Histoire de Guerre
www.blindes-materiel.com

Histoire de Guerre
BLINDÉS & MATÉRIEL

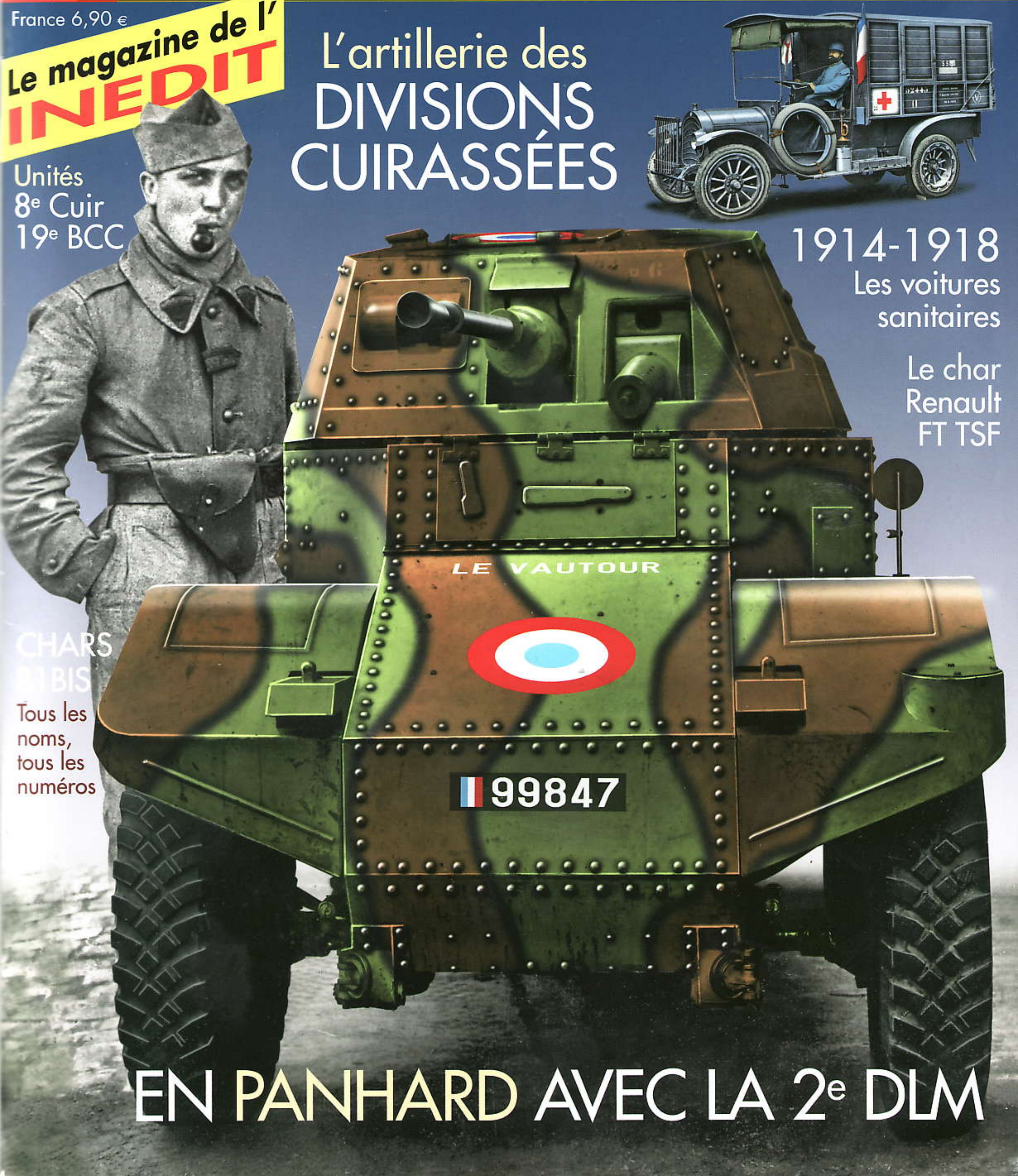
M 05302 - 80 - F: 6,90 € - RD

N° 80 déc. 07 janv. 08

Belgique : 7,90 €
Canada : 8,20 C$
Luxembourg : 7,10 €
Maroc : 66, 00 DH

France 6,90 €

Le magazine de l'INEDIT



L'artillerie des DIVISIONS CUIRASSÉES

Unités
8e Cuir
19e BCC

1914-1918
Les voitures sanitaires

Le char Renault FT TSF

CHARS B1BIS
Tous les noms, tous les numéros

EN PANHARD AVEC LA 2e DLM

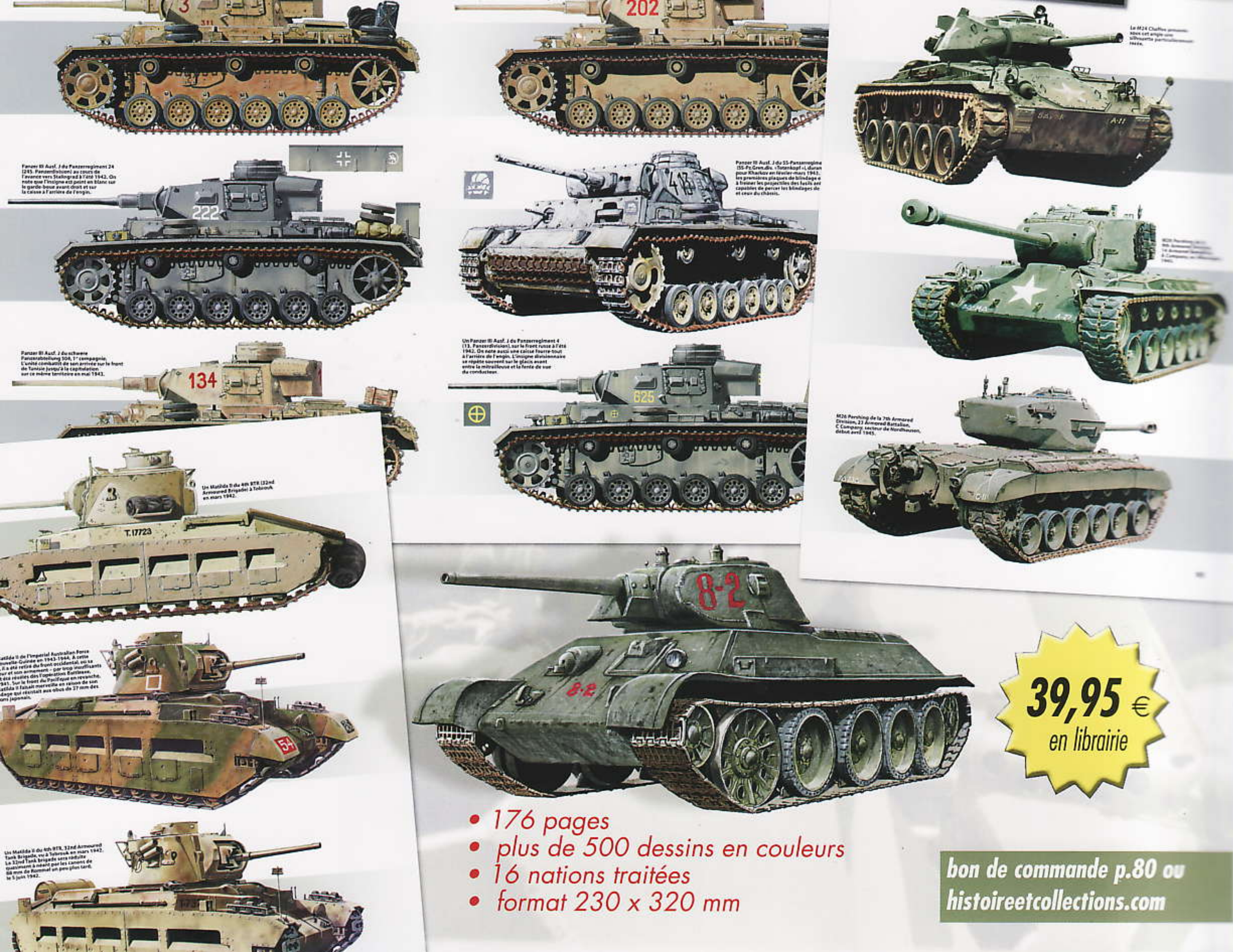
NOUVEAU

ENCYCLOPÉDIE DES BLINDÉS

Jean Restayn

Après le très grand succès recueilli par la précédente édition de ce livre, il est apparu nécessaire d'en proposer une nouvelle version entièrement refondue, remaniée et complétée. C'est chose faite avec cette Encyclopédie qui présente chronologiquement et par nation tous les chars de combat ayant participé aux batailles de 1939 à 1945, de la Pologne à Berlin en passant par le désert de Libye ou la Normandie, du Panzer I au tout dernier modèle de Cruiser britannique, du B1 bis au Sherman, sans oublier les Tigre, Panther et T34. Chaque profil en couleurs de char est accompagné d'une légende détaillée. Une mine pour les passionnés.

Jean RESTAYN
L'ENCYCLOPÉDIE
DES BLINDÉS
1939-1945
Histoire & Collections



- *176 pages*
- *plus de 500 dessins en couleurs*
- *16 nations traitées*
- *format 230 x 320 mm*

39,95 €
en librairie

bon de commande p.80 ou
histoireetcollections.com

HistoirE de GuerrE

HistoirE de GUERRE BLINDÉS & MATÉRIEL

N° 80
décembre 2007
janvier 2008

LE MAGAZINE
DE LA
MOTORISATION
MILITAIRE
À LA
FRANÇAISE

Directeur de la publication, rédacteur en chef :
François Vauvillier

Directeur de la rédaction : Jean-Marie Mongin

Chef de fabrication : Géraldine Mallet

Principaux collaborateurs :
J.-F. Antoina, P.-F. Aujas, R. Avignon, E. Barbanson, S. Bonnaud, P. Bouchery, D. Coste, E. Dagnicourt, P. Danjou, S. Ferrard, R. Fontbonne, Ch. Grégoire, A. Hohnadel, A. Laffargue, L. Lecocq, P. Malmassari, J.-Y. Mary, G. Mazy, R. Potié, A. Salles, E. Schwartz, J. Sicard, P. Touzin, Ph. Trutmann, H. de Wailly
Et Jean-Gabriel Jeudy qui demeure bien vivant à travers ces pages.

DÉPARTEMENT PUBLICITÉ
(FAX : 01 47 00 51 11)
Chef de publicité : Sandra Villermois ✆ 01 40 21 17 94
Équipe de publicité : Séverine Piffret ✆ 01 40 21 17 99
Graphistes : Géraldine Mallet ✆ 01 40 21 18 22
Aurélie Saintecroix ✆ 01 40 21 07 08
Aurore Mathieu ✆ 01 40 21 18 22

DÉPARTEMENT COMMERCIAL
(FAX : 01 47 00 20 75)
Directeur marketing et commercial : Pascal Da Silva ✆ 01 40 21 15 33
Directrice des ventes : Patricia Douriquian ✆ 01 40 21 06 04
Responsables commerciales : Christine Vichy ✆ 01 40 21 75 34
et Nathalie Toutain ✆ 01 40 21 15 39

Assistante de la Direction Générale : Sandrine Régat ✆ 01 40 21 18 26
Relations Presse : Sophie Kaufmann ✆ 01 40 21 15 36

SERVICE CLIENTS
Abonnements et vente par correspondance
Hayette Amar, Françoise David, Priscilla Musselaya, Sanaa Himri
N° Indigo 0 820 888 911
0,118 € TTC / MN
Pour l'étranger : + 33 140 211 796
e-mail : vpc@histecoll.com
e-mail : abonnement@histecoll.com

RÉDACTION ET GRAPHISME
Secrétaire général de la rédaction : Pierre Gavigniaux
Rédaction : Gil Bourdeaux, Yves Buffetaut, Christophe Camilotte, Philippe Charbonnier, Antonin Collet, Jean-François Colombet, Jean-Marc Deschamps, Denis Gandilhon, Morgan Gillard, Raymond Giuliani, Magali Masselin, Eric Micheletti, Jean-Pierre Parlange, Nathalie Senhadji, Nicolas Stratigos, Alexandre Thers, Erwan Le Vexier, Jean-Louis Viau.
DÉPARTEMENT GESTION
Administrateur adjoint : Chantal Raynaud
Comptabilité : Alain Thibout et Jean-Nicolas Kalkias.
Secrétaire générale : Laetitia Quinton ✆ 01 40 21 18 24

Directeur des systèmes d'information : Jacques Tollu.
Administrateur du site : Antoine Viau.

RÉDACTION, PUBLICITÉ
Histoire & Collections – 5, avenue de la République,
75541 Paris Cedex 11.
N° Indigo 0 820 888 409
0,118 € TTC / MN
Téléphone pour l'international : + 33 140 211 820
Fax. : 01.47.00.51.11

TARIFS D'ABONNEMENT
(1 an) : France : **36,50 €**
DOM-TOM & Autres pays : **44,00 €**

Vente en kiosque : NMPP.
Modif et réassort : Sordiap. ✆ 0800348420
Vente au détail : librairie ARMES & COLLECTIONS
19, avenue de la République. 75011 Paris. ✆ 01 47 00 68 72
DISTRIBUTION À L'ÉTRANGER
Diffusion en Belgique : Tondeur Diffusion,
Avenue Van Kalken, 9. B-1070 Bruxelles.
Abonnements ✆ 02/555.02.17. Un an : 43 €.
Administration des ventes ✆ 02/555.02.21. Fax : 02/555.02.09.
FORTIS 210-0 402 415-14. E-mail : press@tondeur.be
Italie : Tuttostoria, Ermanno Albertelli Editore.
BP 395. 43 100 Parma.
USA : RZM Imports Dist.,
PO Box 995, Southbury, CT 06 488.

Histoire de Guerre, Blindés & Matériel est une publication du groupe *Histoire & Collections*, SA au capital de 182 938,82 €.
Siège social : 19, avenue de la République, 75011 Paris.
Président-directeur général : François Vauvillier.
Vice-président : Jean Bouchery. Directeur général : Jean-Marie Mongin.
Principaux associés : F. Vauvillier, J.-M. Mongin, E. Micheletti
E-mail : blindes-materiel@histecoll.com
N° CPPAP : 0109 K 79212

Traitement de l'image : Studio graphique A&C / Julien Ghys
Impression : Imaye Graphic, BP 2159, 53021 Laval cedex 9
Printed in France/Imprimé en France
© *Copyright Histoire & Collections 2007.*
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.

8 Souvenirs En AMD au 8e cuirassiers

20 Artillerie Mortier de 220 ACS

54 Hommes et matériel Le 19e BCC

32 Transmissions Le poste E 10

40 Organisation La division cuirassée

76 Afrique La fin des AMD TOE

68 Véhicules tactiques Latil M7 T1 (2)

24 À la loupe Enquête sur les chars B

50 Motorisation 14-18 Voitures sanitaires

EDITORIAL

L'AN DEUX A DÉBUTÉ

Ce numéro 80 ouvre la seconde année de **GBM**. Une première démonstration est faite : notre sujet favori ne s'est pas épuisé en six numéros et cinquante articles. Confidence, je n'avais aucune espèce d'inquiétude à ce sujet.

La seconde démonstration était moins évidente : y aurait-il suffisamment de lecteurs pour justifier le maintien d'une formule aussi spécifique, aussi pointue ? Et bien la réponse est OUI. Certes, la cocarde tricolore fait moins recette que la croix noire ou l'étoile blanche mais, cela aussi, je le savais. L'important était de faire entendre une voix innovante. Cette voix est entendue.

L'aboutissement de cette première année de parution se traduit aussi par le cycle des réabonnements. Ce point est essentiel pour l'équilibre économique de **GBM**, je tiens à vous garder.

Aussi, après un document très rare sur le char Somua S 35, je vous ai déniché un petit joyau, le catalogue complet, extrêmement recherché, des tous terrains Laffly en 1939 *(→ page 81)*. Je me souviens, lorsque j'ai vu pour la première fois ces petites roues d'avion si caractéristiques sur le museau de ces véhicules qui m'étaient alors inconnus, m'être dit : « *étrange, quelle drôle de gueule. Mais au fond, quelle gueule !* ». Les Laffly appartiennent, avec bien d'autres matériels de diverses marques, à cette « cité disparue » dont nous retrouvons un à un les fragments à travers les pages de **GBM**.

Mais revenons aux considérations plus terre-à-terre : ce magazine a besoin du soutien d'un nombre croissant d'abonnés. Aussi, d'une part je remercie par avance TOUS les abonnés actuels de se réabonner, d'autre part j'en appelle aux nombreux lecteurs qui ne le sont pas encore. C'est pourquoi, exceptionnellement, dans la mesure des stocks disponibles et sans léser les premiers fidèles[1], les 250 nouveaux abonnements pris à partir d'aujourd'hui comprendront les deux fac-similés, Somua et Laffly.

Au vu de votre courrier, l'enthousiasme pour **GBM** est profond, continu, régulier, il ne s'est pas essoufflé passé les premiers numéros. Ceci me touche beaucoup. Et bien, chers lecteurs, chers passionnés comme moi, il ne vous reste qu'à traduire votre ferveur par un abonnement. À vous tous qui souhaitez *longue vie à* ***GBM*** (ce dont je vous remercie), soyez assurés que c'est le meilleur moyen.

François Vauvillier

[1] J'entends déjà les premiers abonnés me dire : *Et nous, et nous, à quoi avons-nous droit ?* Par mesure d'équité parfaite, les fidèles qui auraient, par exemple, renversé par mégarde un pot de peinture vert olive sur leur fac-similé Somua, ou dont le bambin aurait confondu les tracés du bureau d'études de Saint-Ouen avec un album à colorier, pourront en redemander un second sur leur coupon d'abonnement. Leur demande sera accueillie avec bienveillance.

HistoirE de GuerrE
BLINDÉS & MATÉRIEL
n° 80
Le magazine de l'INEDIT
L'artillerie des DIVISIONS CUIRASSÉES
1914-1918 Les voitures sanitaires
Le char Renault FT TSF
LE VAUTOUR
EN PANHARD AVEC LA 2e DLM

En couverture.
L'automitrailleuse de découverte Panhard modèle 1935, alias « voiture spéciale 178 » chez son constructeur, est l'un de nos plus beaux matériels de la campagne de 1940. Et derrière elle, il y a des hommes, un équipage. Léon Michot, ancien gradé du 8e cuirassiers de la 2e DLM, livre ses souvenirs de cavalier mécanique, de l'entrée triomphale en Belgique à bord de son AMD 35 « *Le Vautour* », jusqu'aux derniers combats sur la Loire avec une invraisemblable AM Chevrolet ex-espagnole.
(Couleurs L. Lecocq)

HistoirE de GuerrE
Histoire de GUERRE BLINDÉS & MATÉRIEL

VOS RÉACTIONS, VOS

Documentation très remarquable

Depuis **GBM** 74, vous nous apportez une documentation très remarquable sur notre armée, d'autant plus appréciée que ses blindés et ses matériels étaient très mal connus. Continuez dans cette voie.

Gérard Duché (via internet, le 10 octobre)

Militaria et GBM, le même creuset

Merci et mes félicitations pour le travail que vous accomplissez depuis toutes ces années. Moi qui ai découvert *Militaria* à l'âge de douze ans, je me délecte aujourd'hui de **GBM**, 21 ans ans plus tard.

L. S. (via internet, le 16 novembre)

Et les combattants à pied, dans tout ça ?

Bravo pour votre revue **GBM**. Un seul regret : qu'il y ait si peu d'articles sur l'infanterie.

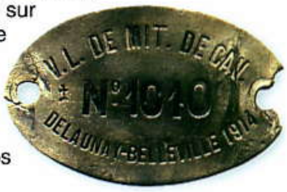
Bruno Louis-Calixte, 18000 Bourges

FV Il y a un double obstacle à aborder les combattants à pied de mai-juin 1940 dans **GBM** : d'une part, le sujet est excellement traité dans *Militaria Magazine* (tout dernièrement encore, un superbe article d'Olivier Bellec et Patrick Wagner sur l'équipement modèle 1935 dans le n° 268). D'autre part, l'extrême rareté des photographies en ambiance de guerre. Les chars, les automitrailleuses, les canons, ont laissé des traces visibles et martiales, mêmes après la bataille. Les pauvres soldats, eux, n'y ont laissé que leur peau. Comment leur rendre justice tout en offrant des articles illustrés avec pertinence ? C'est un réel problème, et celui qui en apportera la solution à **GBM** sera accueilli à bras ouverts.

Lecture recommandée, Militaria Magazine, pour tous ses numéros. Dans le n° 268 du mois dernier, un article de fond sur l'équipement modèle 1935 du fantassin.

Une automitrailleuse Delaunay-Belleville 1914

Fin août dernier, l'un de mes amis de la Société philomatique vosgienne de Saint-Dié (Vosges) trouvait les restes d'une automobile dans les bois près de Saint-Dié. Il croyait avoir affaire à l'épave d'une jeep. Or, après vérification, il a trouvé sur un longeron la plaque ci-contre (➠ *photo*). Avez-vous des informations sur cette automitrailleuse de 1914 Delaunay-Belleville, qui s'est échouée par miracle dans nos forêts ? Merci d'avance.



Jean-Claude Kempf (via internet, le 28 septembre)

FV Hélas non, ce modèle de « *VL de mit. de cav.* » (voiture de liaison, ou voiture légère, de mitrailleuse de cavalerie), comme l'indique la plaque, n'est pas répertorié. Il devait s'agir d'un châssis tourisme simplement muni d'un affût de mitrailleuse, comme cela s'est fait couramment jusqu'au début de 1915. À creuser.

« En automitrailleuse » avec quel GRDI ?

Le témoignage d'Henri Gentien sur AMD Panhard publié dans **GBM** 79 m'a fait ressortir du grenier l'ouvrage *En automitrailleuse à travers les batailles de mai* de Guy de Chezal (collection bleue « *J'ai lu leur aventure* ») datant de quelque 45 ans. Apparemment, il s'agit de l'histoire d'un GRDI. Mais lequel ?

Pierre Ponomareff (via internet, le 19 octobre)

FV Très bonne question. Le récit de Guy de Chezal (magnifique livre au demeurant, dont voici la couverture d'une édition illustrée plus ancienne, datant de la guerre) évoque la montée en Hollande : donc 2e ou 5e GRDI, mais les détails ne coïncident pas tous et les noms des protagonistes sont fictifs. Mais vous aurez bientôt le plaisir de découvrir dans **GBM**, sous la plume d'Érik Barbanson, l'histoire vraie du 2e GRDI.

GUY DE CHÉZAL
EN
AUTO-MITRAILLEUSE
A TRAVERS LES BATAILLES DE MAI
ILLUSTRATIONS DE ROUBILLE
LES ÉDITIONS DE LA NOUVELLE FRANCE

De Gaulle, ou de Gaulle ?

J'ai lu avec grand intérêt le dernier numéro de **GBM**. Extraordinaire comme la passion peut être communicative, même pour des véhicules dont j'ignore tout et qui me laissaient auparavant totalement indifférent. Cela étant, une question me chiffonne. Pourquoi, dans l'article sur le 507e RCC, écrire systématiquement *De Gaulle* et non *de Gaulle* (avec un *d* minuscule) ?

Théophile Monnier (éditions du Paladin)

FV Pertinente remarque. Cet article a été victime en effet d'une coquille répétée, dont j'assume l'entière responsabilité. Ceci est corrigé dans la seconde partie. En relisant à ce sujet les premières pages du *De Gaulle* de Jean Lacouture, je tombe sur cette anecdote concernant un aïeul du général qui, sous la Révolution, « *prit*

TRIBUNE LIBRE

Les pertes de la campagne de mai-juin 1940

Auteur du livre *Comme des lions, le sacrifice héroïque de l'armée française mai-juin 1940* (éditions Calmann-Lévy 2005 et 2006), j'ai lu avec intérêt la tribune libre de M. Étienne Daburon, consacrée aux pertes de la campagne de mai-juin 1940.

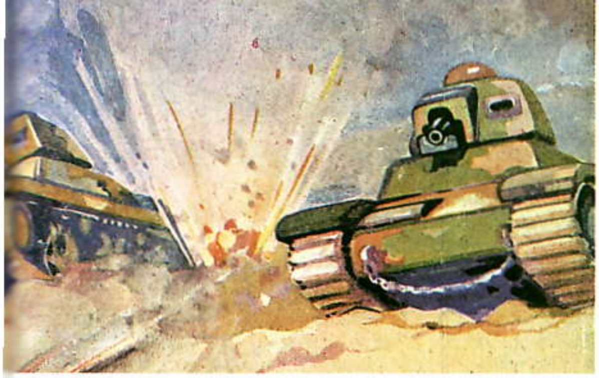
Je tiens à vous apporter des précisions, reposant sur les archives militaires françaises et allemandes. Les pertes militaires françaises du 10 mai au 25 juin 1940 s'élèvent à 92 000 soldats tués. Elles ne comprennent pas les pertes civiles, les prisonniers morts en captivité, ainsi que les tués de l'armée de Vichy. Le chiffre de 120 000 est excessif car il comprend également les militaires morts en captivité de 1940 à 1945 (environ 30 000).

En plus des 92 000 tués, il convient d'ajouter 250 000 blessés, soit un total de 342 000 soldats français tués ou blessés en 45 jours de combat. Durant la même période, les pertes militaires allemandes se montent à 49 000 tués et 111 000 blessés, soit un total de 160 000 soldats allemands tués ou blessés. La campagne de mai-juin 1940 a fait 502 000 victimes militaires françaises et allemandes en 45 jours (tués ou blessés). À titre de comparaison, la bataille de Verdun en 1916, en dix mois de combat, a fait 700 000 victimes militaires allemandes et françaises (360 000 soldats français tués ou blessés et 340 000 soldats allemands tués ou blessés).

Du 10 mai au 4 juin 1940, les pertes journalières allemandes s'élèvent à environ 2 400 soldats tués ou blessés. Du 5 au 25 juin 1940, alors que l'armée française ne dispose plus que de la moitié des effectifs du 10 mai, l'armée allemande perd 4 900 à 5 000 soldats tués ou blessés par jour, soit davantage que les 3 800 soldats allemands tombés par jour en Russie de la fin juin à novembre 1941, face à une armée soviétique trois à quatre fois plus puissante en effectifs que l'armée française du 5 juin 1940.

En effet, 1940 n'a pas été une simple promenade militaire et le soldat français n'a pas démérité.

Dominique Lormier



Le « moteur combattant », image-mascotte de GBM *(Détail de la couverture de La Science et la Vie, janvier 1940)*

QUESTIONS, VOS APPORTS À GBM

soin d'écrire son nom à partir de 1791 en un seul mot » (Jean-Baptiste-Philippe Degaulle). Mais nous n'en étions plus là, heureusement, dans notre période de prédilection.

Avocat de la défense dans les Alpes

Étant un abonné de la première heure de **GBM** et, de plus, un inconditionnel d'histoire militaire alpine, j'ai été choqué par le message d'un lecteur au sujet du fameux tome 4 de la Ligne Maginot (*➠ GBM 79, page 6*). La fortification alpine compte beaucoup pour moi mais je sais aussi que faire des choix est parfois très difficile.

GBM est actuellement la RÉFÉRENCE pour ceux qui s'intéressent au matériel de l'armée française de la première moitié du XXe siècle et je vous félicite pour la qualité des sujets traités. Il est évident que les inconditionnels de la ligne Maginot alpine restent sur leur faim après les trois premiers tomes mais, comme l'on dit par chez nous, « *qui va piano va sano, qui va sano va lontano* » (qui va doucement va sûrement, qui va sûrement va loin).

Vous pourriez sortir un livre de 500 pages sur la fortification du Sud-Est ? Tant mieux, je serais l'un des premiers à l'acheter et je suis sûr qu'il partirait comme des petits pains malgré son prix (la qualité des auteurs étant déjà une référence). Avec tout mon soutien pour la suite.

M. E. (via internet, le 4 octobre)

FV Merci de ce message très chaleureux. Je ne renonce à rien, le Tome 4 verra le jour sous la meilleure forme qui soit, et **GBM** continuera, porté par l'enthousiasme de ses lecteurs — et de son équipe rédactionnelle, qui ne sont pas les moins passionnés.

Des hors-séries ? Et un hebdomadaire ?

Je tenais à vous féliciter mais aussi à vous remercier, vous et toute l'équipe de **GBM**. Y aura-t-il des hors-séries « nouvelle formule », c'est-à-dire sur le matériel français ?

Nicolas F., jeune lecteur parisien (via internet, 2 octobre)

À quand le volume sur les dragons, annoncé depuis bien longtemps ? Longue vie à **GBM** que je trouve formidable. Pourriez-vous devenir hebdomadaire ? Merci.

Pierre Sellal (via internet, le 28 septembre)

FV J'envisage, bien sûr, que **GBM** devienne hebdomadaire... dès que *les Dragons* auront pu sortir. Pour ces derniers, même réponse que pour *la Ligne Maginot* tome 4. Ce sont les deux ouvrages dont j'ai annoncé la parution, donc, j'assurerai leur sortie. Et des hors-série de **GBM** verront le jour. Question de temps.

Très pointu en Latil (1)

Je viens d'acheter le dernier numéro de **GBM**, l'article sur le M7 T1 est réussi. Cela dit, il y a des détails (d'ordre technique) qui auraient eu leur importance également dans la détermination des différents types et séries. Et bien tant pis, ce sera pour un autre article, ou peut-être un ouvrage. En tout cas, après la revue que j'attendais, voilà l'article que j'attendais dans la revue que j'attendais. Merci !

Bertrand Furelaud (via internet, le 11 octobre)

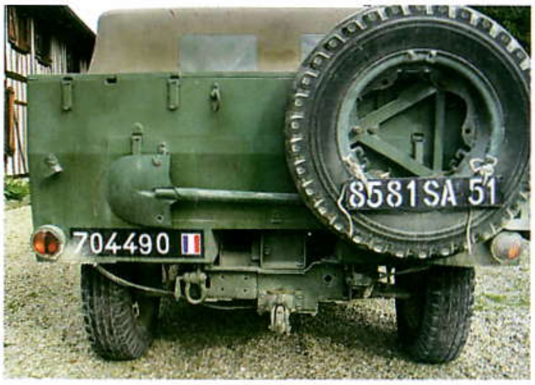
FV Et merci à vous pour l'aide apportée dans le recensement des M7 T1 survivants. Dans mon premier article de **GBM** 79 et dans sa seconde partie (*➠ pages 68 à 74 du présent numéro*), je m'en suis tenu essentiellement à la trame historique et à l'évocation des différentes carrosseries réalisées ou projetées. Mais je sais combien les passionnés sont exigeants et il y a, en effet, matière à revenir sur le sujet pour détailler de façon plus pointue les différences de fabrication selon les séries. Par ailleurs, les amateurs de Latil (tous modèles) auront à cœur de se rendre sur www.avant-train-latil.com, un site très bien fait sur l'ensemble de la production, civile et militaire, du constructeur de Suresnes.

AVANT-TRAIN LATIL
CH. BLUM & Cie
AUTOMOBILES INDUSTRIELS
LATIL

Très pointu en Latil (2)

Votre article dans le dernier numéro de **GBM** relatif au Latil M7 T1 m'a vivement intéressé. Je possède en effet un véhicule de ce type (châssis n° 237 082) dont le dernier numéro militaire est **704 490** dans la garde républicaine mobile. Je pense que les deux séries d'immatriculation — celle de 1944 et celle de 1947 — ont cohabité : deux photographies prises semble-t-il au cours de la même cérémonie en 1947 montrent en effet le **M 950 324** devant le général Leclerc et le **701 763** équipé d'une radio.

Jacques Brissart, 51300 Pringy



Le LATIL M7 T1 restauré de Jacques Brissart, châssis n° 237 082 (l'un des vingt sortis en 1948), a retrouvé son matricule d'époque 704 490. Profitons-en pour observer les détails du support de la roue de secours, dispositif initié sous l'Occupation et repris en 1945. *(Photo Bertrand Furelaud)*

Bertrand Furelaud au volant d'un LATIL M7 T1 (qui n'est pas l'un des siens) lors de la dernière ***Locomotion en Fête*** **à Cerny-La Ferté.** *(Site Latil, photo vmc 60)*

DE GAULLE
YVES GUÉNA
1890-1970
GRÜND

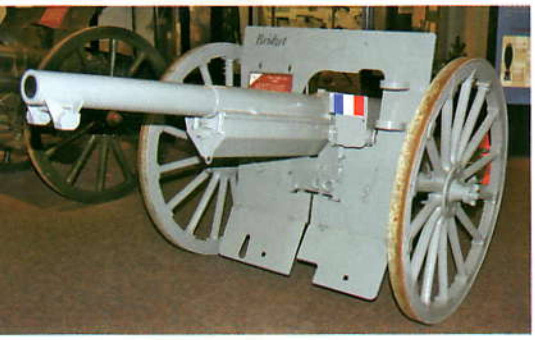
Vient de paraître
DE GAULLE 1890-1970
d'Yves Guéna

Grand public, haute qualité. Mais que fait donc ce coffret-souvenir truffé de documents passionnants et de fac-similés surprenants, dans les pages de GBM ? Et bien, il a retenu notre attention à deux égards : les pages 14-15, intitulées *le théoricien* où est évoquée la vision du futur général quant au « moteur combattant ». Le texte résume succinctement les circonstances qui entourent la publication en 1934 de *Vers l'Armée de métier* puis la nomination du lieutenant-colonel de Gaulle au 507e RCC à Metz en 1937. Mais ce qui retient surtout l'attention sont les fac-similés des coupures de presse françaises et étrangères, collationnées à l'époque par Charles de Gaulle lui-même autour de son ouvrage. Et une autre surprise, totalement inattendue celle-là, nous attend page 36, avec la photo de la maquette en bois du char de bataille ARL 44 (dernier avatar du char B) offerte par l'atelier de Rueil au général de Gaulle. Bravo à l'éditeur pour ces éléments qui, à nos yeux, contribuent à l'alchimie subtile hissant cet ouvrage mémorial au plus haut de la valeur documentaire.
Éditions Gründ 2007

www.collect-world.com
VENTE PAR CORRESPONDANCE
FORCES OF VALOR, 21th CENTURY TOYS, ATTACK HOBBY KITS, HELLER, ELITE FORCE, SOLIDO-VEREM
KUBELWAGEN TYPE 82 Normandie 1/32 = 20.95 € - JUNKERS 87B-STG1 1/72 = 18.95 €
Sarl collect-world - l'aubinière - 61800 MONTSECRET
Tél / Fax : 02 33 96 02 79 - Port : 068 3000 430

ILS SONT DANS CE NUMERO...

L'AMD 35 PANHARD 178 *(➡ souvenirs de campagne pages 8 à 19)* **du Musée des blindés de Saumur a été reconstituée dans des conditions difficiles, à partir de plusieurs épaves. Mais le résultat est à la hauteur de la mythique « Pan-pan ».** *(Photo Didier Coste)*



Le canon de 75 MODELE 1897 photographié par Christophe Vallier au musée d'Aberdeen, (État-unis). Certes, il ne s'agit pas là de la version TTT évoquée dans ce numéro *(➡ page 45)*, **mais quel beau matériel. Et quel sujet, un monument.**

Je n'en croyais pas mes yeux

Toutes mes félicitations pour **GBM**. Quand le premier numéro « nouvelle formule » (le n° 74) est sorti, je n'en croyais pas mes yeux : une telle densité d'information intéressante et pertinente dans un magazine était-elle possible ? La suite a prouvé que oui. Moi qui m'intéresse tant à sortir au 1/72e tous ces matériels de l'armée française des Première et Seconde Guerres mondiales, j'ai été comblé ! Enfin, pas tout à fait, car j'ai besoin de votre aide pour finaliser quelques projets, tels que le tracteur Renault EG que l'article de **GBM** 78 a déjà fort débrouillé, et les tracteurs Somua MCL 5 dont j'ai produit trois versions : le tracteur du 155 GPF, le dépanneur de char et une version porte-munitions dont je n'ai pas trouvé trace dans vos écrits.

Marc Urwicz (via internet, le 8 octobre)

FV Les articles de **GBM** sont conçus *aussi* dans l'optique de procurer aux maquettistes, amateurs et professionnels, un maximum de documentation. Sur le Renault EG, j'ai livré tout ce que j'avais sur le plan technique. Quant au Somua MCL, voilà un autre grand sujet qui fait partie des très, très nombreux modèles dont l'étude de fond sera réalisée un jour dans les pages de **GBM**. C'est juste une question de rythme et d'équilibre des sommaires.

Planches à échelle unique

Félicitation pour la présentation synoptique de la page centrale, à échelle unique : un plaisir pour les yeux ! Une suggestion pour les DCr : réaliser un schéma du dispositif de la division (comme en pages 40-41 de **GBM** 79, mais redessiné), afin d'expliquer visuellement l'emploi tactique de chacune des composantes. Votre expérience et la qualité de vos parutions me laissent à penser que vous allez nous gratifier d'un excellent schéma, comme vous en avez le secret.

Ludovic Valade (via internet, le 16 octobre)

FV Chaque profil individuel prend énormément de temps à réaliser, car le soin qui y est apporté par Laurent Lecocq et Éric Schwartz est immense. J'ai prévu le tableau complet du genre que vous souhaitez, mais cela suppose d'avoir préalablement dessiné tous les véhicules. Nous nous y employons et je pense (non, je suis sûr) que vous apprécierez la planche centrale de ce numéro-ci.

Militaria et GBM, même longueur d'onde

Je suis abonné à **GBM** depuis le n° 74 et je me permets de vous adresser à nouveau toutes mes félicitations pour votre magazine. Sans parler du sujet, il est vraiment au sommet de ce qui se fait de nos jours en terme de présentation, iconographie, mise en page, etc. Il est bourré de petites attentions visuelles qui le rendent très agréable à lire. Quant au thème et aux sujets abordés, c'est le feu d'artifice ! Cela me rappelle avec quelle euphorie j'attendais la parution de *Militaria* alors que je débutais la collection au milieu des années quatre-vingt. Aujourd'hui c'est **GBM** qui me rend impatient de voir le dernier numéro paru (et je continue de suivre *Militaria*, bien sûr).

Devant l'extrême richesse et qualité de **GBM**, nombre de vos lecteurs vont garder précieusement les numéros entiers. Avez vous prévu de créer des reliures pour les archiver comme pour les autres magazines ?

M. X. (via internet, le 29 septembre)

FV Les reliures sont prévues, vous les aurez en 2008.

L'armée que j'affectionne par-dessus tout

Je viens juste d'acheter **GBM** 79 que j'attendais avec impatience. En effet, étant un jeune passionné de l'armée française en 1939-1940 (j'ai 21 ans), c'est la seule revue qui me permet de me documenter efficacement et régulièrement sur une armée trop oubliée, trop méprisée mais que j'affectionne par dessus-tout. Ma passion pour cette armée ne se limite pas à la documentation, elle s'étend également au militaria, qui n'est pas facile à collectionner, surtout lorsque l'on est encore étudiant. Ceci pour vous dire que je suis admiratif devant le travail accompli par toute l'équipe de **GBM** que je tiens à remercier à travers ces lignes, et également vous témoigner ma fidélité en achetant votre magazine dès sa sortie en kiosque.

Thomas Molitor (via internet, le 30 septembre)

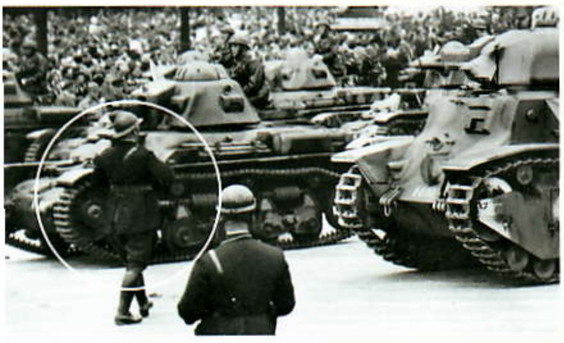
Le génie et la gendarmerie aussi dans GBM ?

On ne le dira jamais assez, votre revue manquait cruellement dans le paysage. Né en 1956, je me souviens encore de ce que l'instituteur nous assénait sur la bataille de France : ligne Maginot inutile, soldats paniquards et j'en passe.

Ayant commencé jeune à m'intéresser à cette époque, j'ai découvert au fil du temps que rien n'était si simple. Des historiens s'emploient enfin à venir à bout de cette légende de noire, et **GBM** a toute sa place dans ce dispositif.

Un détail : dans le dossier consacré au Latil M7 T1 *(➡ GBM 79 page 17, photo du bas)*, il est anachronique, à deux ans près, de parler de *garde républicaine mobile (GRM)* ; en effet, cette appellation a été remplacée en 1954

NOS CHARS D 2 AUSCULTÉS À LA LOUPE



Le 14 juillet 1937 à Paris...

Cafouillage sur les Champs-Elysées

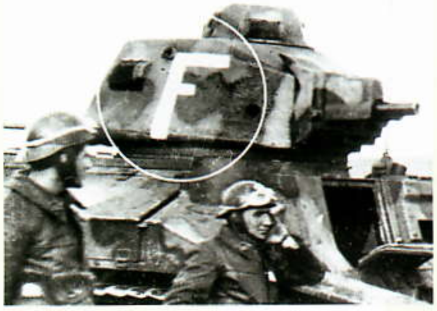
Dans l'excellent article de Stéphane Bonnaud sur de Gaulle au 507e RCC — je me suis régalé à sa lecture — la photo d'ouverture *(➡ GBM 79, page 18)* est à elle seule une anecdote : suite à un ralentissement, la tête de colonne du bataillon de D 2 en vient à doubler la queue de colonne des R 35. Tout le monde s'est arrêté (on le voit aux chenilles immobiles) et un gendarme sur la gauche s'avance pour remettre un peu d'ordre dans le « *bordel couvré* ». Le chef de char du dernier R 35 et celui du D 2 porte-étendard sont en pleine discussion, certainement en hurlant à cause du bruit des moteurs.

Stéphane Ferrard

Les D 2 en perdent leur alphabet

Une précision supplémentaire comme nous les aimons : la photographie du haut de la page 26 de **GBM** 79 a été prise, non pas le 10 octobre 1938 mais le 6 à Frécourt, lors de la revue par le général Gamelin des troupes de la 42e DI (et le 507e RCC) mises sur pied de guerre. À ce sujet, dans son mémoire de maîtrise, Joël Cambe écrit, pour la période durant laquelle de Gaulle s'est senti désabusé par suite des accords de Munich : « *Une grande souffrance en appelant souvent d'autres, plus petites, le 507e reçoit l'ordre quelque temps plus tard de recouvrir les grandes lettres de peinture blanche qui ornent les tourelles de ses chars* [...]. *On lui fait savoir qu'il doit revenir aux marques réglementaires du jeu de carte, beaucoup moins visibles. Les grandes lettres ont-elles déplu au général Gamelin ou à un membre zélé de son entourage ? Toujours est-il que le régiment doit s'exécuter.* » Il n'est pas dit précisément quand.

Stéphane Bonnaud



... et le 6 octobre 1938 à Frécourt

FV Précieux extrait. Nos lecteurs ne manqueront pas de noter, grâce à la seconde partie de l'article, qu'il n'y a pas de science exacte en matière de marques distinctives. Si, au 19e BCC, la disparition des lettres semble *généralement* coïncider avec l'arrivée des as (réglementés en novembre 1939 par mesure d'ensemble pour les BCC légers), la 1re compagnie paraît avoir mieux résisté que les deux autres *(➡ photo et profil page 59)*. Et l'on voit encore des lettres à la 3e compagnie en décembre 1939 *(➡ photo page 61)*.

par le terme, encore en vigueur, de *gendarmerie mobile*.

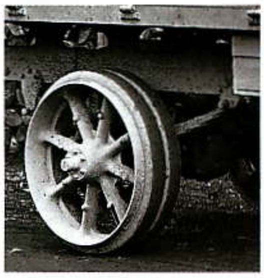
Envisagez-vous de consacrer quelques pages à un sujet peu étudié, les matériels du génie (engins, matériels de pontage et de franchissement, mines et explosifs réglementaires), ainsi qu'aux véhicules de la GRM, dont les escadrons de l'Est tenaient les maisons-fortes et postes avancés de la Ligne Maginot ? Encore bravo pour votre travail magnifique et combien nécessaire.

Jean-François Lengelé (via internet, le 29 septembre)

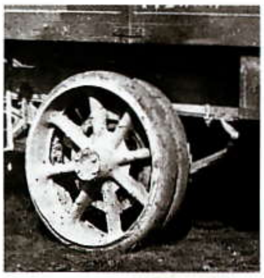
FV La réponse est oui : toutes les armes et tous les services ont leur place dans GBM. Le service de santé fait son entrée dans ce numéro. Dès le prochain, la gendarmerie sera à l'honneur avec le 45ᵉ BCC (ou *BCG*) de la 3ᵉ DCr. Le génie attend encore « son » spécialiste matériel mais il viendra, j'en suis sûr.

Peugeot 1914-18 : un sacré ressort

Merci pour **GBM**, photos et articles magnifiques. Je ne connaissais pas les camions Peugeot de 1914-18 mais quelques détails m'ont sauté aux yeux : les nouveaux modèles de 1914 à pont arrière (transmission par cardan) ont deux montages distincts de ressorts, ce qui induit deux hauteurs de caisse : les camions de tonnage moyen ont le ressort au-dessus du pont, ce qui a pour effet de relever la carrosserie. Au contraire, les camions lourds sont à ressorts bas. Les photographies que vous publiez montrent bien les deux types. Ce qui pose le problème des deux profils, indiqués comme « type 1525 » (donc camions lourds) mais qui sont représentés avec le montage du pont type camion léger/moyen. Cela dit, votre revue, que je découvre, est passionnante et j'ai commandé les premiers numéros de la nouvelle formule.



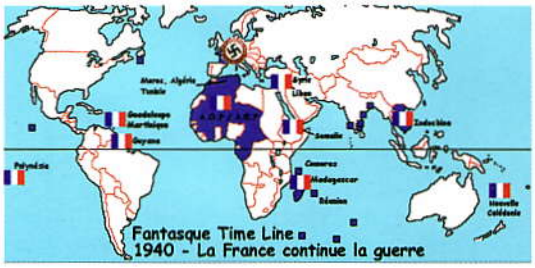
Montage type léger/moyen, ressort au-dessus du pont.



Montage type lourd, ressort au-dessous du pont.

Bruno Perrond, 38 780 Estrablin

FV CQFD. Merci de cette limpide et brillante démonstration. L'erreur constatée sur les profils sera corrigée à la plus prochaine occasion. En matière de motorisation 14-18, nous sommes un peu dans la paléontologie, avec un sujet relativement aisé à illustrer mais difficile à documenter et à « mettre au cordeau ». C'est un plaisir de progresser grâce à des interventions telles que la vôtre.

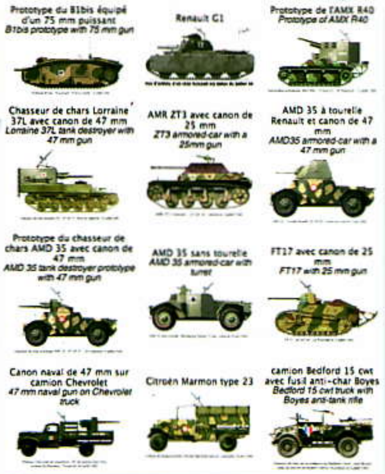

Maroc, Algérie
Tunisie
Syrie
Liban
A.O.F / A.E.F
Guadeloupe
Martinique
Guyane
Somalie
Indochine
Polynésie
Comores
Madagascar
Réunion
Nouvelle Calédonie
Fantasque Time Line
1940 - La France continue la guerre

SUR LE NET, UNE FRANCE INVAINCUE

Et si la France n'avait pas cédé ? Thème passionnant, qui donne lieu à des interventions de qualité sur le net.

Sur le site www.1940lafrancecontinue.org, l'internaute peut découvrir une fiction très complète qui, après une défaite en métropole selon les conditions historiques (mais avec prolongation des combats jusqu'au 15 août sur nos côtes méditerranéennes), voit l'installation du gouvernement légal de la République française à Alger. Il s'ensuit un vaste scénario 1940-1942 couvrant principalement le bassin méditerranéen.

Et sur www.atf1940.fr, une rubrique « *Et si...* », créée en mai 2007, donne lieu, de manière ouverte et évolutive, à diverses hypothèses plutôt centrées sur l'armée de terre. À noter tout particulièrement le scénario « *La Victoire en rêvant* » de Stéphane Ferrard, qui est en réalité un véritable feuilleton à rebondissements, rédigé de manière distrayante tout en étant extrêmement bien documenté. ■


Prototype du B1bis équipé d'un 75 mm puissant
B1bis prototype with 75 mm gun
Renault G1
Prototype de l'AMX R40
Prototype of AMX R40
Chasseur de chars Lorraine 37L avec canon de 47 mm
Lorraine 37L tank destroyer with 47 mm gun
AMR ZT3 avec canon de 25 mm
ZT3 armored-car with a 25mm gun
AMD 35 à tourelle Renault et canon de 47 mm
AMD35 armored-car with a 47 mm gun
Prototype du chasseur de chars AMD 35 avec canon de 47 mm
AMD 35 tank destroyer prototype with 47 mm gun
AMD 35 sans tourelle
AMD 35 armored-car with turret
FT17 avec canon de 25 mm
FT17 with 25 mm gun
Canon naval de 47 mm sur camion Chevrolet
47 mm naval gun on Chevrolet truck
Citroën Marmon type 23
camion Bedford 15 cwt avec fusil anti-char Boyes
Bedford 15 cwt truck with Boyes anti-tank rifle

Représentation graphique, sur *La France continue la guerre*, de matériels hypothétiques engagés dans les derniers jours de la bataille en métropole (juin-août 1940). L'inspiration est puisée aux meilleures sources mais les profils sont, pour la plupart, purement et simplement « pompés ». Attention à ce procédé fort condamnable vis-à-vis des illustrateurs et des éditeurs.

RUBRIQUE
SANTÉ

THÉRAPIE DE GROUPE

Le syndrome de Quarante, c'est grave docteur ?

Je me joins à la longue cohorte de tous ceux qui vous félicitent et accueillent votre initiative avec enthousiasme. Mais surtout, je vous remercie chaleureusement pour le réconfort que cela m'apporte. Car grâce à vous, je me sens moins *anormal*.

En effet, aux vues de vos réflexions sur le *syndrome de Quarante* (**GBM** 77), je me permets de vous exposer mon cas en me disant que cela devrait contribuer à ma thérapie.

Étant né au début des années soixante-dix, je fais donc partie de ceux qui « *n'ont pas subi ou pas vu de leurs propres yeux* » la guerre. Et pourtant, très jeune, j'ai commencé à ressentir quelque chose d'indéfinissable. Lors des réunions familiales, j'ai toujours eu beaucoup d'intérêt à écouter les histoires vécues par des parents lors des différentes guerres. Et ma vision de celle de 39-40 était alors proche de celle qu'en ont la plupart des gens. Puis, adolescent, je me suis jeté sur le peu de documentation qui passait à ma portée. Avec certains des éléments obtenus, j'ai même tenté parfois de discuter. Mais lorsque quelqu'un qui « *a subi* » vous soutient que l'on a perdu parce que l'on n'avait presque rien pour se battre, ni chars, ni avions, du haut de son jeune âge, on ne se voit pas forcément répondre avec ironie que, par exemple, de Gaulle ne commandait pourtant pas une division de scaphandriers à cheval.

Par la suite, j'ai lu que des personnes qui avaient vécu ces événements, pouvaient « *mentir de bonne foi* ». Comme on le sait, la plupart des combattants, faute d'un soutien direct, n'ont pas vu qu'il y avait des avions français au-dessus d'eux. Quant aux chars, ceux qui n'en faisaient pas partie ont probablement eu plus l'opportunité d'en voir en grand nombre du côté allemand. Les propagandes de tous bords ont fait le reste.

L'expression « *S'en foutre comme de l'an 40* », m'a très tôt semblé être vérifiée. J'étais donc pris entre l'amnésie partielle de la génération qui avait vécu ces événements et l'indifférence presque totale (qui en découlait peut-être) des gens de ma génération.

D'où ce sentiment d'*anormalité*, car j'avais l'impression d'être quasiment un des seuls à me sentir concerné. Cependant, je ne me suis pas découragé et j'ai continué mes investigations. Fort d'une petite connaissance sur le sujet, lors de mes études, j'ai profité d'un exposé libre que je devais faire devant ma classe pour divulguer le fruit de mes recherches. Heureusement, mes camarades n'ont pas été trop durs avec moi. Mais ils m'ont bien fait sentir leur profonde perplexité devant mes propos. Il m'a alors semblé que peut-être, à force de rediffusions, *Mais où est donc passé la 7ᵉ compagnie ?* était devenu dans l'inconscient collectif une sorte de référence sur cette époque. Personnellement, j'expliquerais cela en disant qu'un vide tend toujours à se combler. Par conséquent, ce film a parfaitement rempli son rôle face à l'oubli collectif né du syndrome de 40. J'ai donc acquis le sentiment que, pour la plupart des gens, Jean Lefèvre ou Pierre Mondy incarnaient parfaitement les combattants de mai-juin 1940. Du coup, on reste vraiment avec la vision d'une… « *drôle de guerre* ».

Puis, avec le temps, j'ai vu les choses évoluer. En plus d'aimer l'histoire militaire, je suis également, à mes heures, maquettiste et adepte de jeux d'histoire. J'ai donc vu le nombre d'ouvrages, d'articles, de maquettes ou même de jeux sur le sujet, se développer jusqu'à atteindre cette apogée avec **GBM** et son « *Manifeste français* ».

Tout ceci m'aide à réaliser que nombre de gens possèdent le même intérêt pour cette période, même si je reste curieux de la répartition par tranches d'âge. J'ai été stupéfait de trouver dans vos lignes des choses qui me parlaient au plus profond de moi, comme par exemple la fameuse phrase : « *on finira bien par la gagner, cette campagne de 40* ». Malheureusement, elle peut paraître ambiguë pour certains, alors qu'il n'est nullement question de faire ressurgir de vieilles rancœurs bellicistes périmées et que c'est bien sur nos vieux démons, et sur l'oubli, que l'on cherche à remporter une victoire.

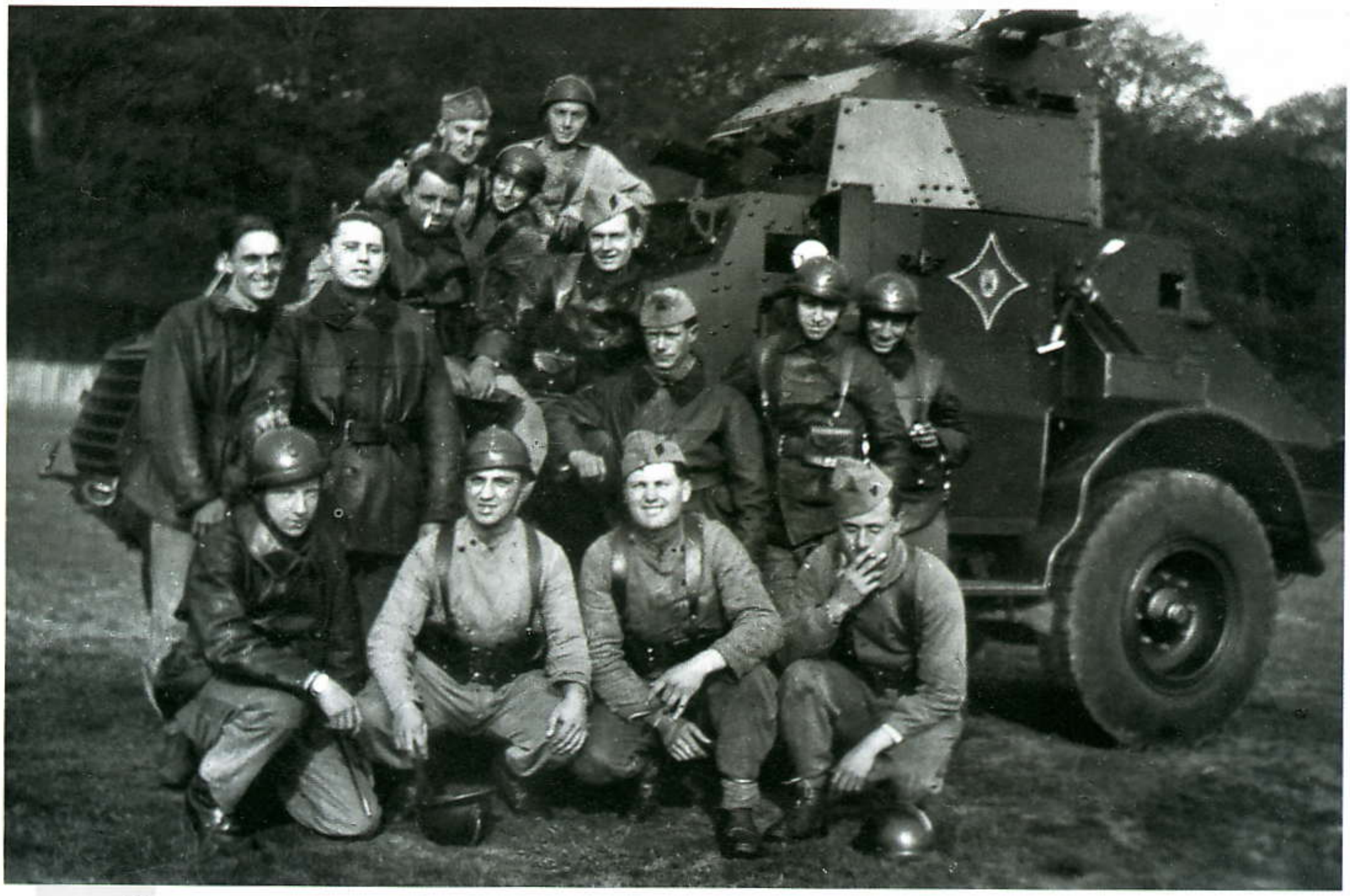
Je sais donc à présent que je suis moi aussi atteint du syndrome de Quarante. Mais la bonne nouvelle, c'est que les progrès accomplis par la recherche, à laquelle vous contribuez grandement, permettent d'envisager une guérison.

Merci à vous, chers docteurs.

Franck Noguera, 34280 Carnon

FV L'humour n'écarte pas la vérité. OUI, le syndrome de Quarante existe. L'équipe des toubibs de **GBM** s'étoffe de numéro en numéro pour vaincre ce mal jadis mystérieux, maintenant bien identifié. Pour ma part, je me soigne tous les jours depuis trente cinq ans environ et je commence à ressentir les effets bénéfiques de la thérapie. Mais soyons prudents, le déni est toujours là. Tout récemment encore, l'un de mes vieux camarades, auteur respecté sur des sujets certes plus proches du Zambèze que de la Corrèze, me disait en raillant : « *1940, c'est un non-événement* ». L'effet d'une obscure maladie contractée aux colonies, sans doute ? Allez savoir, nous sommes tous de grands malades.

Merci de cet excellent courrier.



LÉON MICHOT, COMBATTANT

Cette AMD Panhard 165/175 TOE porte les marques que le 8^e^ cuirassiers adopte courant 1938, un as pour chaque peloton (ici carreau pour le 3^e^ peloton) avec au centre de ce dernier l'insigne du régiment. Les hommes portent encore les anciennes tenues : veston en cuir noir modèle 1920 et uniforme bleu horizon. Mais le nouveau casque modèle 1935 à bourrelet a été partiellement distribué. Il cotoie l'ancien modèle, à bandeau plat et cimier également visible. *(Coll. Michot)*

Un article de

Erik Barbanson

Les hommes ayant servi les matériels de 1940 ont vécu des histoires personnelles très diverses. Le parcours de Léon Michot, cuirassier motorisé, nous fait traverser, à bord de son AMD *Le Vautour*, la fin des années trente, la drôle de guerre et la campagne de mai-juin.

1937, la tension avec l'Allemagne grandit. Appréhendant une nouvelle guerre, Léon Michot s'engage afin de choisir son régiment. Aîné de six enfants et orphelin de père, il aurait pourtant pu être exempté.

Il obtient d'abord son brevet de préparation militaire en juin 1937, puis à partir de novembre 1937, prépare le brevet de mécanicien automobile avant de rejoindre le 8^e^ régiment de cuirassiers, le 22 avril 1938.

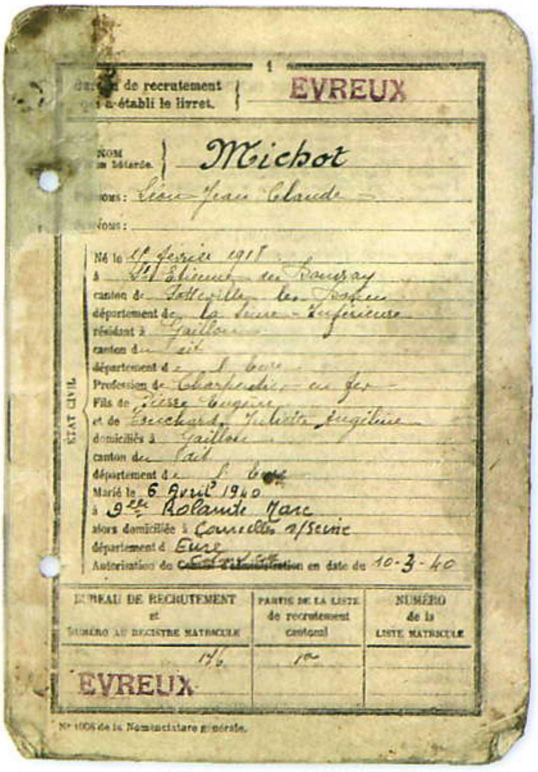
À Saint-Germain-en-Laye

Le « *8^e^ cuir* » est le régiment de découverte de la 2^e^ DLM. Il a été créé sous ce nom le 16 octobre 1936 au quartier Gramont de Saint-Germain-en-Laye, par transformation du 5^e^ GAM antérieurement stationné à Melun. Le colonel Morio, ancien chef d'état-major du général Flavigny à la 1^re^ DLM, en est le chef de corps.

Le 8^e^ cuirassiers (2^e^ DLM) est organisé sur le modèle de son homologue et précurseur dans le type découverte (le 6^e^ cuirassiers de la 1^re^ DLM), à deux groupes d'escadrons composés chacun d'un escadron d'AMD (automitrailleuses de découverte) et d'un escadron de motocyclistes. Les escadrons sont à quatre pelotons.

Le jeune cuirassier Michot est affecté au 1^er^ escadron AMD (capitaine Bidault), 2^e^ peloton (brigadier Bocquet). Comme il est de tradition envers les engagés, il est d'abord sifflé par les anciens.

Léon Michot suit le peloton d'élève-brigadier de mai à août 1938. Son instructeur le maréchal des logis Gaubet lui apprend aussi bien la mécanique auto, l'armement, les transmissions radio que le service en campagne, ou encore à commander.



1

Bureau de recrutement qui a établi le livret. EVREUX

NOM (en bâtarde) Michot

Prénoms : Léon Jean Claude

Surnoms :

Né le 17 février 1918

à St Étienne du Rouvray

canton de Sotteville les Rouen

département de la Seine-Inférieure

résidant à Gaillon

canton d [illegible]

département d [illegible]

Profession de Charpentier en fer

Fils de Pierre Eugène

et de [illegible] Juliette Angéline

domiciliés à Gaillon

canton de [illegible]

département d [illegible]

Marié le 6 Avril 1940

à [illegible] Rolande Marc

alors domiciliée à Courcelles s/Seine

département d Eure

Autorisation du ~~Conseil d'administration~~ [illegible] en date du 10-3-40

ÉTAT CIVIL

BUREAU DE RECRUTEMENT et NUMÉRO AU REGISTRE MATRICULE	PARTIE DE LA LISTE de recrutement cantonal	NUMÉRO de la LISTE MATRICULE
176 EVREUX	1^re^	

N° 1006 de la Nomenclature générale.

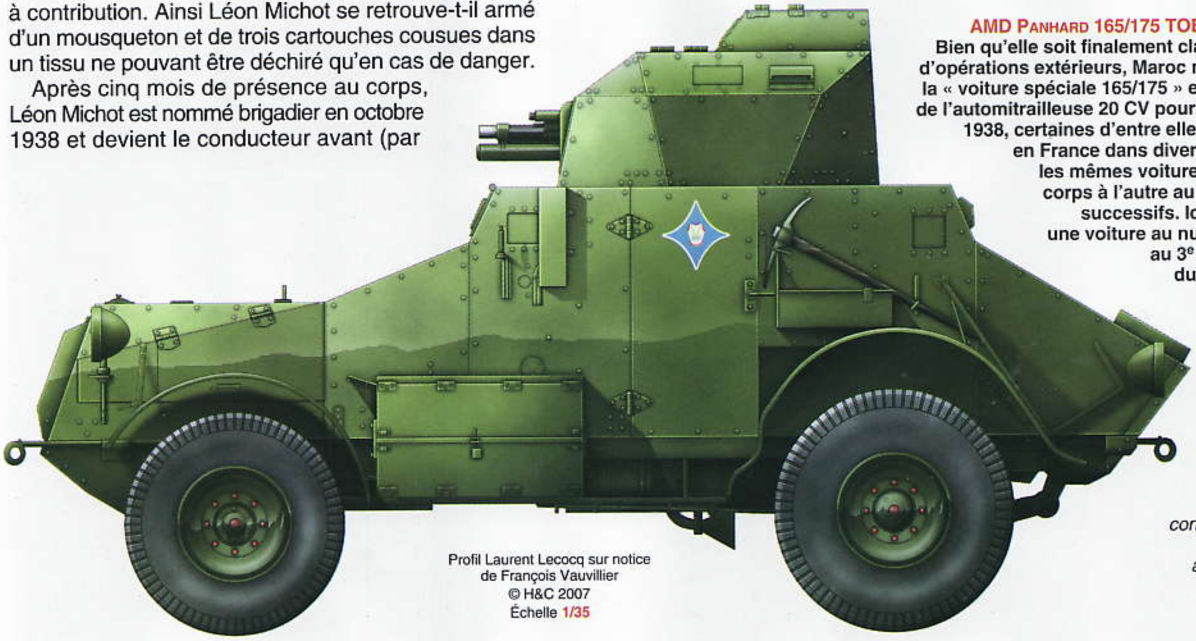
Livret militaire du brigadier-chef Léon Michot. En haut nous trouvons Évreux, son centre de recrutement, son état civil avec en particulier la date de son mariage, le 6 avril 1940, ainsi que son numéro de registre au centre de recrutement, le 176 et la partie de la liste de recrutement cantonal (1^re^). *(Coll. Michot)*

L'école de conduite se fait sur l'AMD Panhard 165/175 destinée aux théâtres d'opérations extérieurs (TOE). À partir de l'été 1938, elles sont remplacées, par tranches, par des AMD 35 Panhard (« *voiture spéciale 178* » chez le constructeur) que les équipages vont directement chercher à Rueil-Malmaison. Les side-cars sont des René-Gillet et les motos solo, des Terrot.

En juillet 1938, les souverains britanniques rendent visite à la France. Entre Calais et Versailles, la voie ferrée est gardée tous les 50 mètres par un homme en arme. Les jeunes recrues du 8e cuirassiers sont mises à contribution. Ainsi Léon Michot se retrouve-t-il armé d'un mousqueton et de trois cartouches cousues dans un tissu ne pouvant être déchiré qu'en cas de danger.

Après cinq mois de présence au corps, Léon Michot est nommé brigadier en octobre 1938 et devient le conducteur avant (par opposition à l'inverseur) de l'AMD 35 n° **99 847** — baptisée *Le Vautour* — affectée au 4e peloton (sous-lieutenant Perreau de Launay) du 1er escadron.

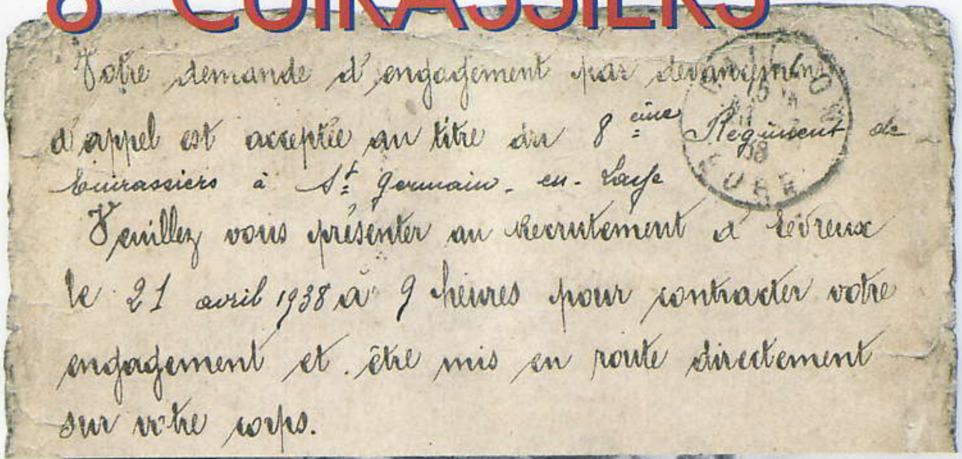
Il trouve la nouvelle Panhard excellente, mais seul le chef de peloton dispose d'une radio, si bien qu'en mission de découverte, il se retrouve isolé. Seuls les agents de liaison moto lui permettent de communiquer. Pour le temps de guerre, en cas de contact avec l'enne-



Profil Laurent Lecocq sur notice de François Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

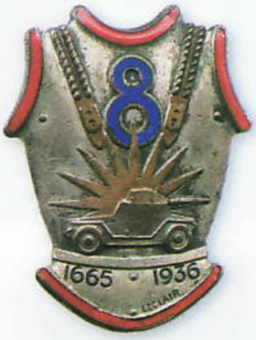
AMD Panhard 165/175 TOE du 8e cuirassiers, 1938
Bien qu'elle soit finalement classée « TOE » (théâtres d'opérations extérieurs, Maroc notamment ➠ *GBM 78*)**, la « voiture spéciale 165/175 » est issue du programme de l'automitrailleuse 20 CV pour la métropole. Jusqu'en 1938, certaines d'entre elles demeurent en service en France dans diverses unités où, du reste, les mêmes voitures sont transférées d'un corps à l'autre au gré des rééquipements successifs. Ici se trouve représentée une voiture au numéro inconnu, affectée au 3e peloton (as de carreau) du 1er escadron (bleu ciel) du 8e cuirassiers** (➠ *photographie de référence page ci-contre*)**. Sa livrée est entièrement vert olive armée, rendu très brillant par lustrage au chiffon imbibé d'essence.** *(tracé du profil rendu conforme aux plans constructeur d'époque grâce à François Simenel, avec nos remerciements).*

AU 8e CUIRASSIERS

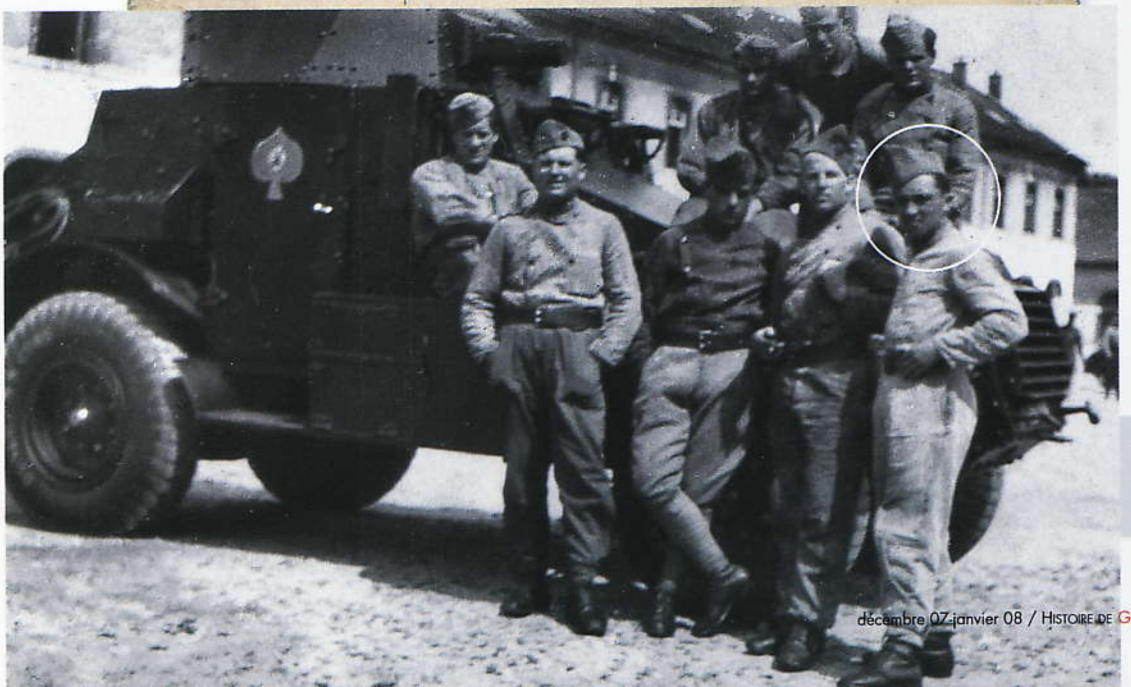


Votre demande d'engagement par devancement d'appel est acceptée au titre du 8ème Régiment de Cuirassiers à St Germain-en-Laye
Veuillez vous présenter au Recrutement à Évreux le 21 avril 1938 à 9 heures pour contracter votre engagement et être mis en route directement sur votre corps.

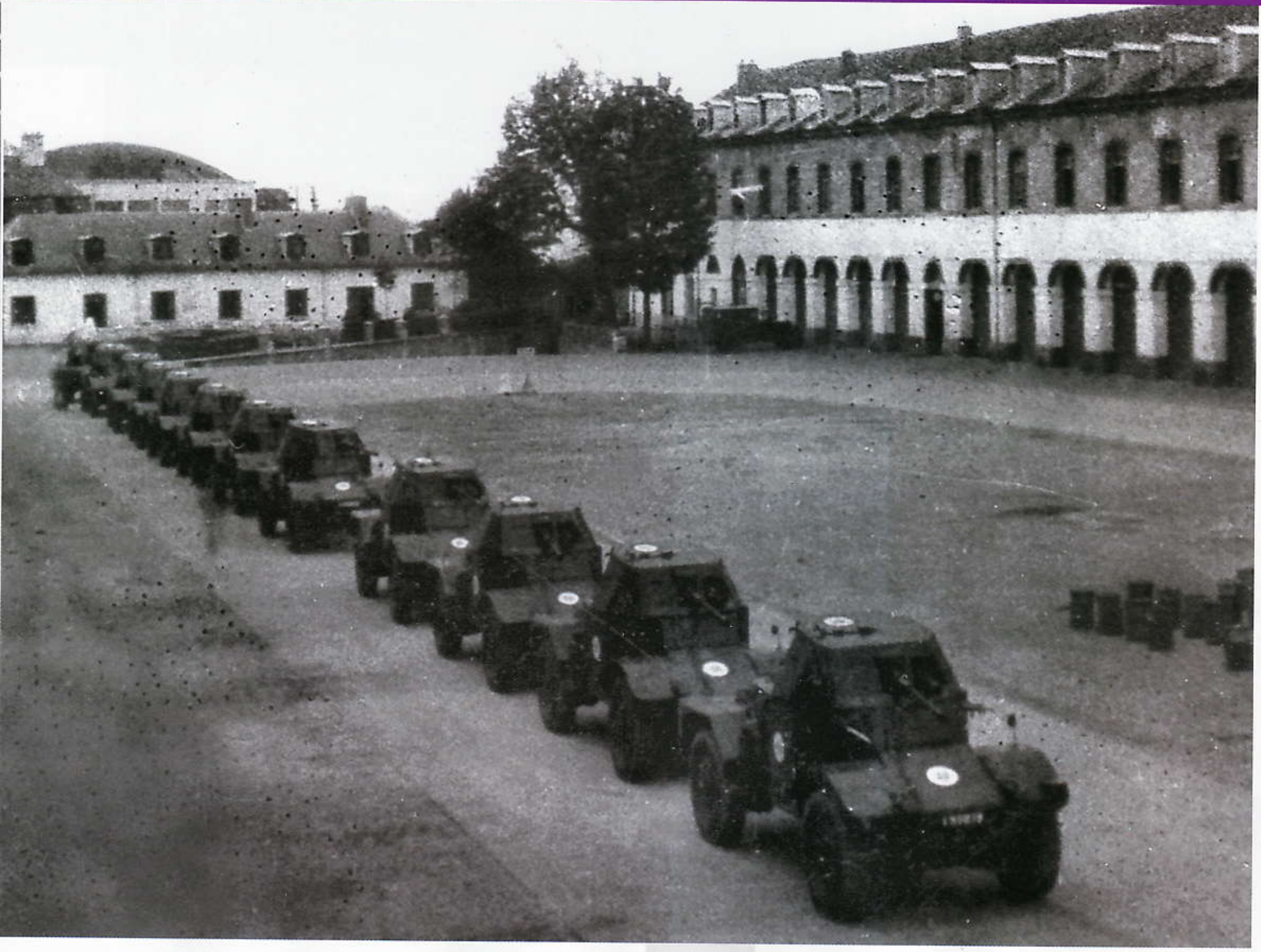
Convocation de Léon Michot pour son affectation au 8e cuirassiers de Saint-Germain-en-Laye. *(Coll. Michot)*



Insigne du 8e cuirassiers
De sa création jusqu'en 1914, le 8e est le seul régiment de cuirassiers à avoir porté la cuirasse de façon continue. Ainsi son insigne, réalisé en avril 1939, reprend-il la forme générale de cette cuirasse. En son centre, une AMD Panhard symbolise le nouveau matériel principal du régiment. Le soleil royal au dessus de l'AMD évoque les cuirassiers du Roy, premier nom du corps. Les dates rappellent son année de création (1665) et de sa reconstitution (1936). Le nom du graveur Leclair figure en bas à droite.



Autre photo d'une Panhard TOE du 1er escadron du 8e cuirassiers. Cette fois l'as du véhicule est le pique (1er peloton). Léon Michot est identifié par le cercle autour de son visage. *(Coll. Michot)*



Détachement d'AMD 35 Panhard du 1er escadron, dans la cour du quartier Gramont. Les cocardes, placées aux cinq positions (face et côtés de caisse, dessus et dos de tourelle) sont peintes en usine et font partie, depuis le printemps 1938, des spécifications imposées aux industriels pour les blindés de cavalerie. Sur les Panhard, cette série d'emplacements est spécialement caractéristique des voitures du 2e marché. *(Coll. Michot)*

Side-car Gnôme & Rhône XA 750 cm^3 de liaison du 4e peloton dont le symbole, visible sur le panier, est un as de trèfle sur fond bleu ciel. Au premier plan, le brigadier Michot. *(Coll. Michot)*

mi, les ordres sont d'abord de riposter pour pouvoir ensuite rompre afin de renseigner son officier.

La période d'octobre 1938 à septembre 1939 est marquée par la vie habituelle de tout quartier militaire avec les corvées, exercices et défilés, comme celui du 14 juillet 1939 sur les Champs-Elysées, auquel le brigadier Michot participe avec une légitime fierté.

Les manœuvres se font le plus souvent dans la cour du quartier ou à proximité, au camp des Loges. Le tir au canon se fait d'abord en salle. Un mousqueton fixé sur un canon de 25 muni de sa lunette permet de tirer sur une silhouette se déplaçant sur un film, comme cela se fait encore de nos jours. Le tir réel au canon et à la mitrailleuse Reibel a lieu à la butte de tir d'Achères.

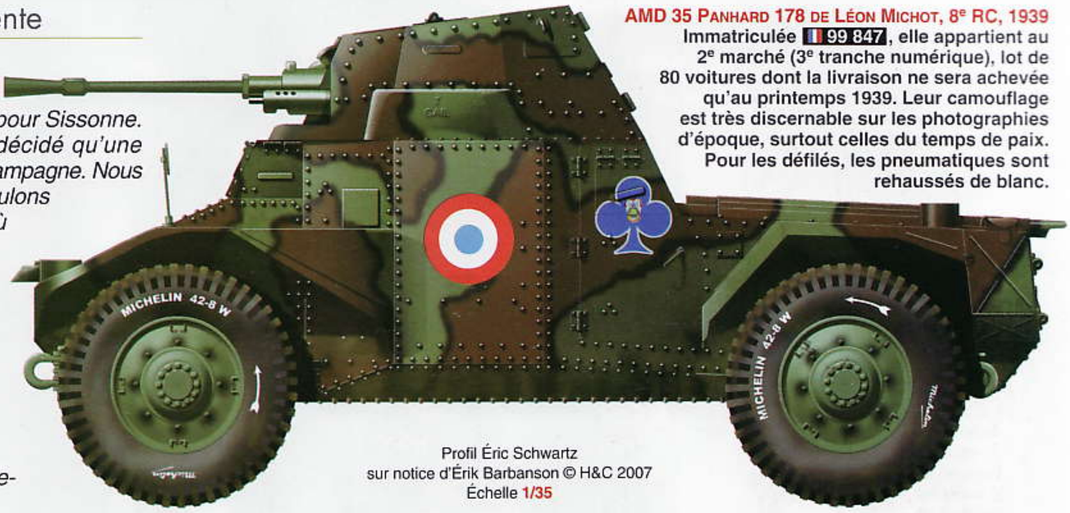
Un essai d'installation de fumigènes sur l'AMD Panhard, qui manque finir au drame

Notre jeune brigadier participe aussi à des manœuvres à grande échelle, généralement à la fin de l'été. En 1939, au cours de l'une d'elles, son peloton est chargé d'essayer une installation de fumigènes sur AMD. Léon Michot se souvient : « *Il y avait quatre cartouches placées sous chaque aile. Le conducteur avant les déclenchait sur ordre du chef d'équipage grâce à des ficelles. Après les exercices, alors que nous cassions la croûte, Le Brun expliquait comment on pouvait activer les cartouches et pan… il en percute une ! Le cuirassier Le Douaré qui se trouvait à l'avant gauche, a eu les yeux brûlés. Moi j'ai été à moitié asphyxié.* » L'incident marque la fin des essais au régiment.

En guerre : la période d'attente

La fin de l'été, c'est aussi la guerre. Léon Michot poursuit : « *En août 1939, le régiment part en manœuvres pour Sissonne. Quelques jours avant la fin, il a été décidé qu'une manœuvre de 48 heures aurait lieu en campagne. Nous aimons bien cela car nous nous dissimulons chez l'habitant ou chez les fermiers où nous sommes souvent bien nourris. Mais cette manœuvre n'aura pas lieu. Au matin du 24, le sous-officier de semaine vient nous réveiller pour nous dire que nous regagnons rapidement le quartier Gramont où nous devons percevoir tenue et matériel de guerre. Inutile de dire que les commentaires allaient bon train.*

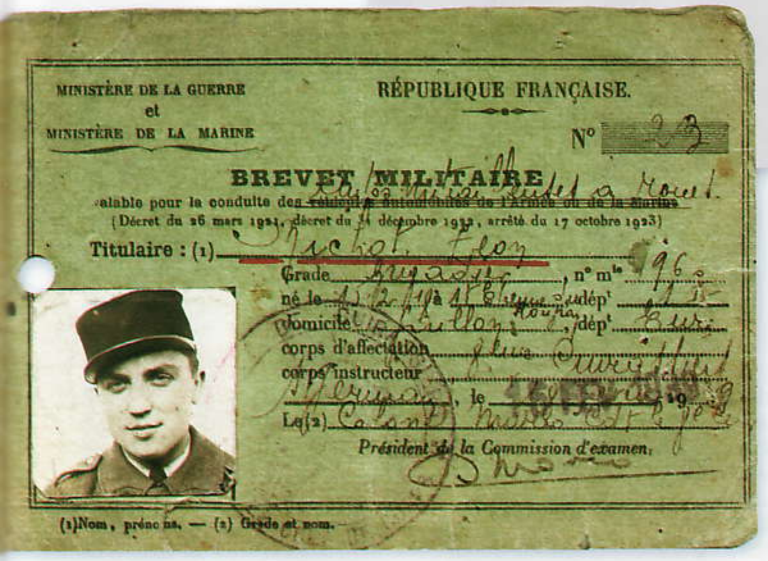
Dès l'arrivée au quartier, c'est le branle-



AMD 35 Panhard 178 de Léon Michot, 8e RC, 1939
Immatriculée **99 847**, elle appartient au 2e marché (3e tranche numérique), lot de 80 voitures dont la livraison ne sera achevée qu'au printemps 1939. Leur camouflage est très discernable sur les photographies d'époque, surtout celles du temps de paix. Pour les défilés, les pneumatiques sont rehaussés de blanc.

Profil Éric Schwartz
sur notice d'Érik Barbanson © H&C 2007
Échelle 1/35

Le brevet militaire de conduite de Léon Michot. Au dos (non représenté) figurent plusieurs permis signés par le colonel Morio : motocyclette, side-car le 15 février 1939 et véhicules de plus de 9 000 kg (AMD), le 4 mai 1939. *(Coll. Michot)*



MINISTÈRE DE LA GUERRE
et
MINISTÈRE DE LA MARINE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 23

BREVET MILITAIRE
valable pour la conduite des ~~véhicules automobiles de l'Armée ou de la Marine~~ [illegible] à roues
(Décret du 26 mars 1921, décret du 31 décembre 1922, arrêté du 17 octobre 1923)

Titulaire : (1) Michot Léon
Grade Brigadier, n° mle 96..
né le [illegible] à [illegible] dép^t [illegible]
domicile [illegible], dép^t Eure
corps d'affectation [illegible]
corps instructeur
[illegible], le [illegible] 19..
Le (2) Colonel Morio [illegible]
Président de la Commission d'examen,

(1) Nom, prénoms. — (2) Grade et nom.

Défilé du 8e cuirassiers rue de Rivoli pour la fête Jeanne-d'Arc en mai 1939. Ce cliché magnifique met en évidence le camouflage premier type des AMD 35 Panhard. *(Coll. Kauffmann)*

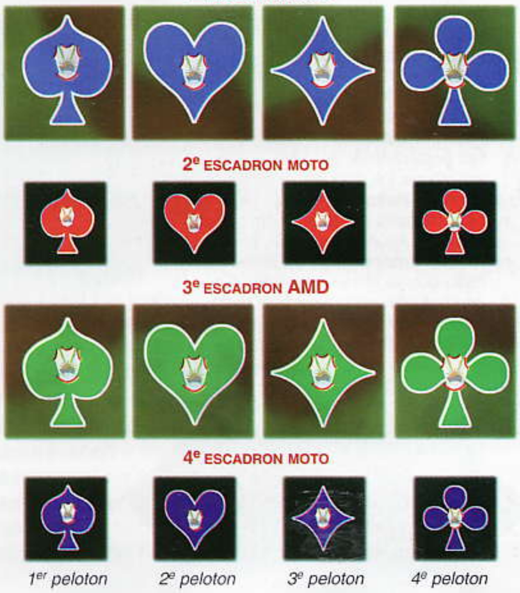
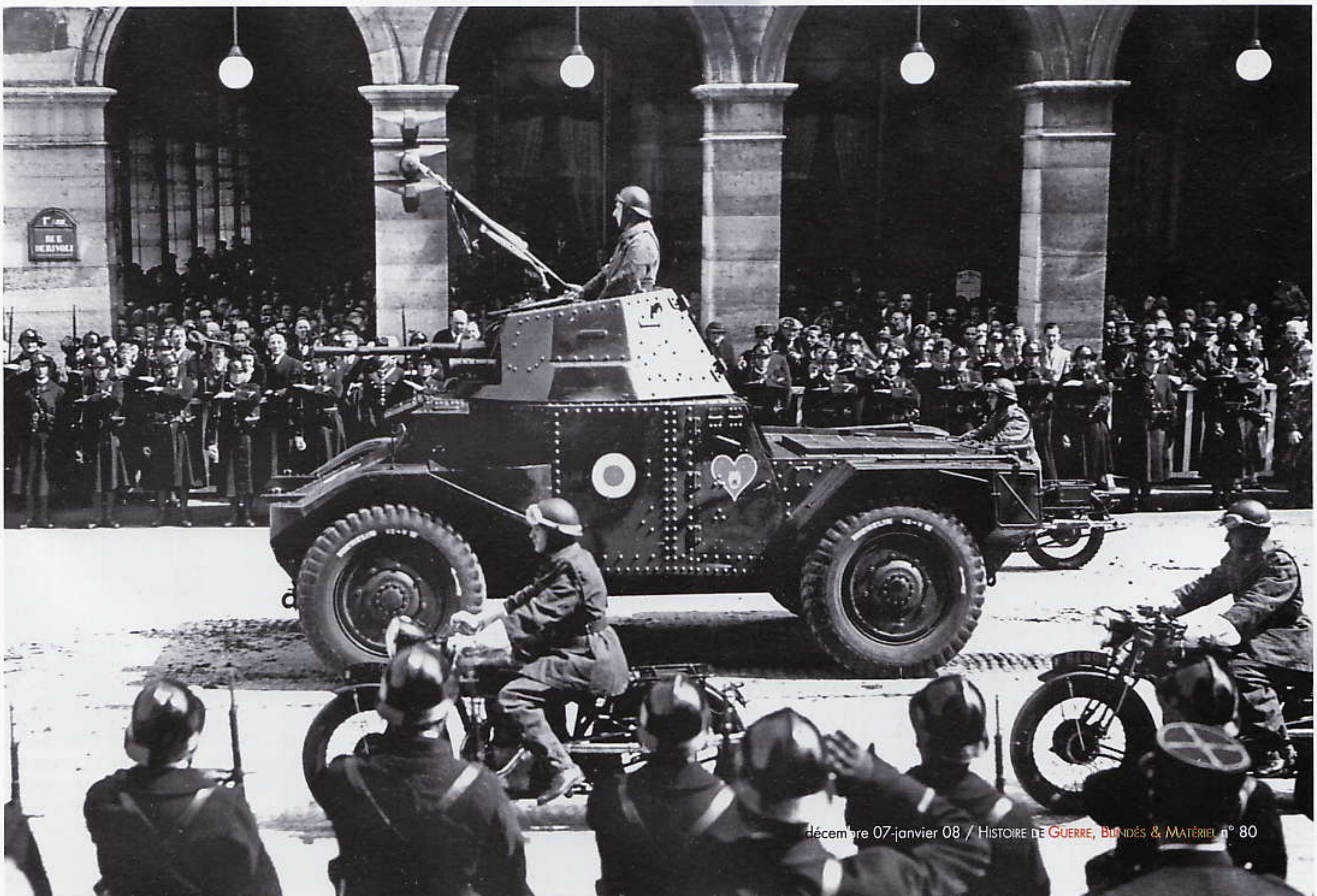
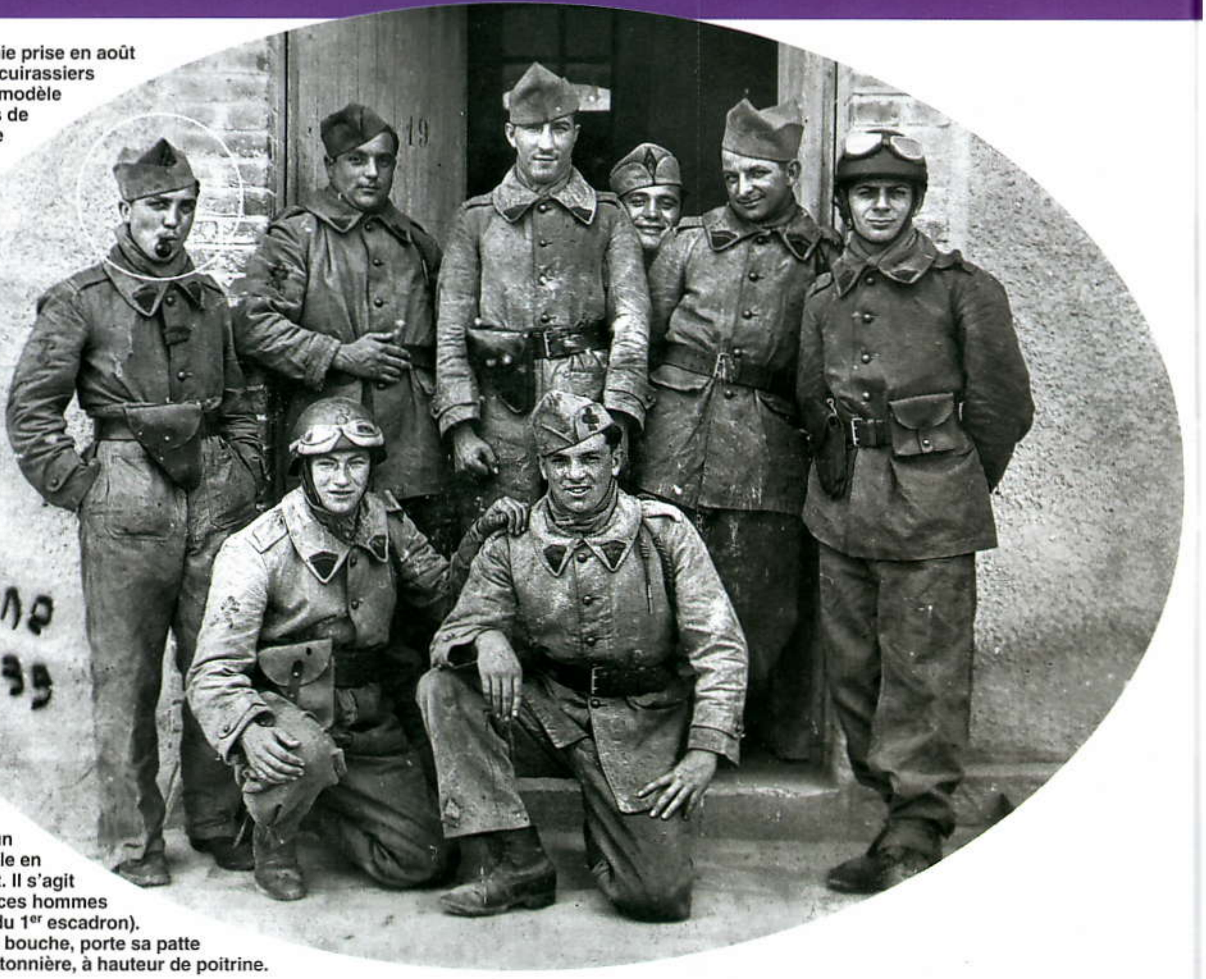


Tableau Laurent Lecocq sur notice d'Érik Barbanson © H&C 2007





Sur cette superbe photographie prise en août 1939 au camp de Sissonne, ces cuirassiers du 8e portent la tenue de toile modèle 1935 des équipages de blindés de cavalerie. Elle se compose d'une veste à boutonnage droit et d'une salopette avec deux poches plaquées sur le devant. Ces effets de couleur cachou *(notre photo)* puis kaki, se portent sur la tenue en drap. L'ensemble est complété du casque modèle 1935 muni d'un fort bourrelet en cuir havane et de lunettes cerclées de caoutchouc. Au ceinturon, les hommes portent l'étui pour le pistolet Ruby et souvent une cartouchière pour les chargeurs supplémentaires et les accessoires de nettoyage. Le port du bonnet de police en drap bleu horizon puis kaki est généralisé. Au premier plan, un cuirassier arbore un as de trèfle en tissu cousu sur son bonnet. Il s'agit d'une fantaisie rappelant que ces hommes appartiennent au 4e peloton (du 1er escadron). Le brigadier Michot, pipe à la bouche, porte sa patte de grade fixée sur la boutonnière, à hauteur de poitrine. *(Coll. Michot)*

Patte de grade de poitrine d'un brigadier de cavalerie motorisée.

Le port des as de peloton sur le bonnet de police semble ne pas avoir été un cas isolé au 8e cuirassiers. En témoigne cet exemplaire à l'état de relique, orné de l'insigne métallique du régiment et d'un as de cœur (2e peloton) sur fond bleu foncé (4e escadron moto). Le chiffre 6 métallique rappelle sans doute que ce peloton motocycliste est aussi le sixième de sa catégorie au sein du régiment. *(Coll. L. Decorte)*

bas de combat. On perçoit le matériel, les munitions. Les armes sont nettoyées. Nous garnissons les chargeurs à 150 cartouches. Puis c'est le départ vers la frontière belge. Nous cantonnons à Bellicourt, situé sur la route de Saint-Quentin à Cambrai, jusqu'en novembre. Le matin, nous participons à l'entraînement et à l'entretien du matériel. Et l'après-midi, nous sommes mis à la disposition des cultivateurs pour l'arrachage des betteraves à sucre, ce qui est très dur. Nous nous installons dans la "drôle de guerre". Je m'étais fait envoyer une paire de bottes en caoutchouc, car avec la boue nos brodequins ne séchaient pas. Cette idée m'est venue suite à la visite d'un peloton anglais d'automitrailleuses, dont tous les motocyclistes en portaient.

Le cantonnement suivant est La Sarre-en-Thiérache dans l'Aisne, dans les fermes ou dans les maisons fournies par le maire. L'équipage du Vautour *stationne chez la famille Blondeau que nous aidons aux travaux de la ferme en donnant à manger aux vaches à l'étable. Il fait froid. Nous apprenons également à faire le Maroilles.*

Pour la fête de Noël, madame Blondeau a préparé pour notre peloton, une dinde, une énorme tarte aux pommes frites dans le beurre et bien entendu du maroilles. De son côté, notre ami Lafit, dont les parents dirigent un grand magasin d'alimentation à Houilles, a fait venir ravitaillement et liquides. Il y a une forte épaisseur de neige, mais nous n'avons pas froid. Nous réveillonnons après la messe de minuit en l'église du lieu.

Puis c'est le 14 janvier 1940, toujours de la neige : 40 centimètres. Nous partons à 2 heures vers la frontière belge, suite à une sérieuse alerte. Nous avons souffert pour monter les chaînes sur nos roues ! C'est du sport, seul un motocycliste ne chute pas dans la neige. Nous cantonnons à Assevent près de Maubeuge. L'alerte terminée nous gagnons Fontenelle, dans l'Aisne. »

En avril 1940, Léon Michot est nommé brigadier-chef. Depuis le début de l'année il est le chef de voiture de l'AMD 35 Panhard immatriculée **99 847**.

La campagne de mai 1940

Le 10 mai à 3 heures, Fontenelle est survolé par l'aviation allemande. À 6 heures, non encore averti, le peloton part en manœuvres vers Cartigny, objet : la défense du canal Albert :

« *7 heures, un motocycliste vient annoncer au lieutenant l'invasion de la Belgique et de la Hollande et notre départ immédiat. Nous regagnons Bois-le-Haut et chargeons les voitures. À 10 heures, nous partons rejoindre la DLM à Wassigny. Les routes ne sont pas encore encombrées.* »

Suite à l'attaque allemande, le plan Dyle est déclenché. Le corps de cavalerie (2e et 3e DLM) entre en Belgique afin de couvrir l'installation de l'infanterie de la 1re armée sur la ligne Wavre, Gembloux, Namur.

Le 8e cuirassiers forme des détachements de découverte (ou DD) composés d'un peloton d'AMD et d'un peloton moto, afin d'éclairer la 2e DLM sur ses itinéraires.

Le peloton Perreau est chargé de la garde rapprochée du général Bougrain, commandant la division, avec le peloton moto de l'adjudant-chef Cattelain. On lui enlève une AMD pour renforcer un autre peloton. Ses voitures proviennent des deuxième (99 700/800) et troisième marchés (M 4 510). Contrairement aux habitudes de la cavalerie, toutes ont reçu un nom de baptême (➡ *tableau page ci-contre).*

Le peloton compte aussi une voiture de liaison Renault Primaquatre conduite par le cuirassier Grimber et trois agents de liaison dotés d'un side-car et d'une moto solo : brigadier Ankerman, cuirassiers Desgrez et Lecomte.

Alors que le DD Perreau part à midi pour traverser la frontière, l'AMD du brigadier-chef Michot tombe en panne : « *Nous effectuons les réparations sous le mitraillage d'avions allemands. Nous trouvons la panne, c'est suspect ! Dans le carburateur, nous trouvons la présence de caoutchouc en poudre, comme lorsque l'on gratte une chambre à air. Trois fois nous devons faire de même. Je prends la décision de couper au travers des plaines, pour rejoindre au plus vite notre détachement…*

Charleroi. Là, nous voyons tomber les premières bombes sur la gare. Par chapelets, elles se décrochent de sous l'avion. C'est impressionnant. Il y a des victimes civiles. »

Michot arrive à Fleurus à 17 heures, avec une heure d'avance sur son peloton qui s'installe dans un château. Des avions lancent sur eux sept bombes qui tombent à 50 m des véhicules sans provoquer de perte. Trois entre elles n'ont pas explosées. Pendant ce temps, les éléments avancés du 8e cuirassiers atteignent l'Ourthe.

Le 11 mai, la 2e DLM se déploie au sud de la 3e DLM, le long de la Méhaigne et de la Meuse à Huy. Le DD Perreau gagne Pontillas puis accompagne le général Bougrain dans une inspection du secteur.

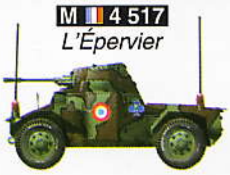
En fin d'après midi, le brigadier-chef Michot aperçoit 16 bombardiers français escortés de chasseurs, attaquant sans doute les ponts de Maastricht. Il n'en verra plus d'autres.

Le 12 mai, l'Ourthe est abandonnée. Le régiment se replie derrière la ligne de résistance tout en jalonnant l'avance allemande dans le secteur du canal Albert tra-

Le peloton de Michot est affecté à la garde rapprochée du général Bougrain, commandant la 2e DLM

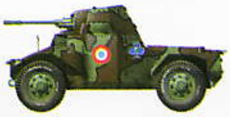
Le 4e peloton (Perreau de Launay) du 1/8e cuirassiers

M 4 517
L'Épervier



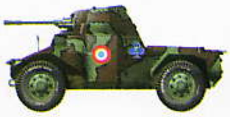
MdL-chef Vallée
Lebrun, conducteur
Khun, tireur
Le Doaré, inverseur

99 847
Le Vautour



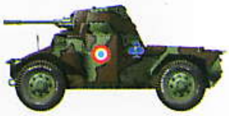
Brigadier-chef Michot
(chef de voiture et tireur)
Zuéras, conducteur
Ramello, inverseur

M 4 518
Le Condor



MdL Barret
Lafit, conducteur
Catier, inverseur

99 798
L'Aigle

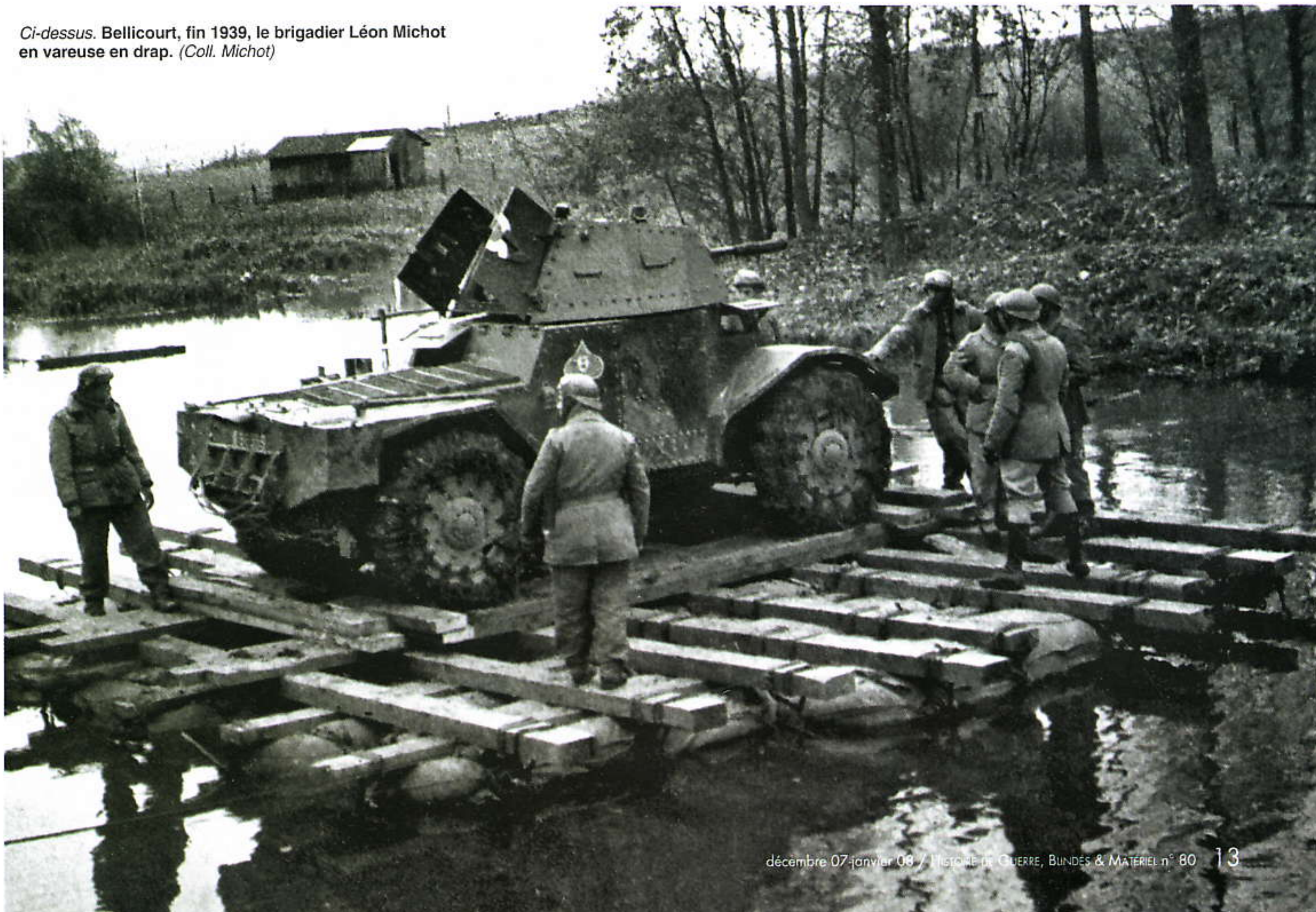


MdL Martin
Rousseau, conducteur
Robert, tireur

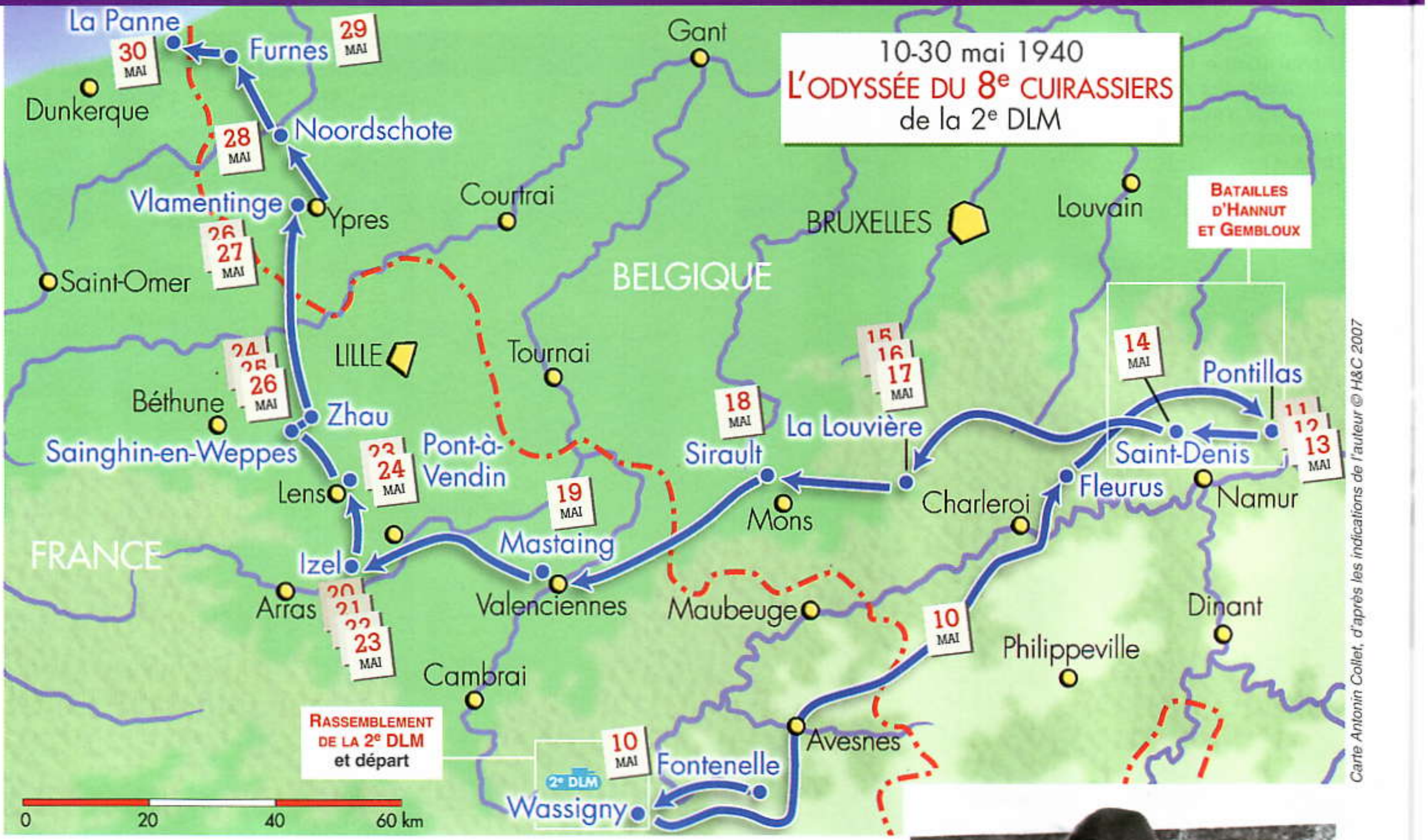
Les quatre voitures sont sabordées à La Panne le 30 mai 1940

Profils Éric Schwartz © H&C 2007

Ci-dessus. **Bellicourt, fin 1939, le brigadier Léon Michot en vareuse en drap.** *(Coll. Michot)*



Une AMD 35 Panhard du 8e cuirassiers lors d'un exercice de franchissement près de Vendhuile. La voiture présentée, la 90 259 du 1er escadron, est munie des chaînes utilisées sur terrains boueux et glissants. *(DR)*


10-30 mai 1940
L'ODYSSÉE DU 8e CUIRASSIERS
de la 2e DLM
La Panne
30 MAI
Furnes
29 MAI
Gant
Dunkerque
28 MAI
Noordschote
Vlamentinge
Ypres
Courtrai
BRUXELLES
Louvain
BATAILLES D'HANNUT ET GEMBLOUX
26 27 MAI
Saint-Omer
BELGIQUE
LILLE
Tournai
24 25 26 MAI
Béthune
Zhau
Sainghin-en-Weppes
23 24 MAI
Pont-à-Vendin
Lens
18 MAI
Sirault
15 16 17 MAI
La Louvière
14 MAI
Pontillas
11 12 13 MAI
Saint-Denis
Fleurus
Namur
Charleroi
Mons
19 MAI
Mastaing
Izel
FRANCE
Arras
20 21 22 23 MAI
Valenciennes
Maubeuge
10 MAI
Philippeville
Dinant
Cambrai
Avesnes
RASSEMBLEMENT DE LA 2e DLM et départ
10 MAI
Fontenelle
2e DLM
Wassigny
0
20
40
60 km

Carte Antonin Collet, d'après les indications de l'auteur © H&C 2007

versé par l'adversaire. Quant à Léon Michot, il vit une matinée difficile à Pontillas : « *De 10 à 12 heures, nous sommes attaqués par des avions volant bas, bombes et mitrailleuses. La voiture "18"* [1] *tire sans arrêt. Le tireur a sa mitrailleuse coupée par un éclat. Pas de chasseurs français pour nous défendre ! Les chars du 29e dragons ont quelques pertes.*

Ma cocarde tricolore de tourelle est repérée : un bombardier allemand me pique dessus

J'ai mission de garder le carrefour formé par la rue du village et la route nationale Gembloux-Eghezée, d'effectuer des reconnaissances en direction de Gembloux et de protéger les Somua de l'escadron du capitaine Leroux, dissimulés sous une plantation.

Mon AMD a été repérée par l'aviation adverse car sur la tourelle il y a une cocarde tricolore. Peu après, un bombardier me pique dessus, mitraille et lâche une bombe qui tombe sur ma droite. Il est suivi d'un second puis d'un troisième. Même mitraillage, même bombardement. J'ai tourné ma tourelle et découplé ma mitrailleuse. Je tire sans arrêt. Le capitaine Leroux me dira avoir touché le troisième avion. Impossible de le constater. Un fait est certain, j'ai dû les gêner dans la précision de leurs tirs. J'ai vidé trois chargeurs. Donc trois avions, trois bombes tombant de chaque côté de l'AMD et pas de dégâts. Le bon Dieu ou le Diable était avec moi. »

Cette journée est aussi marquée par le début de la première bataille de chars de l'histoire, qui voit s'affrontere la 4. PzDiv et la 3e DLM.

Le lendemain 13 mai, la bataille de chars continue. Cette fois les 3. et 4. Pz Div engagent la 3e DLM. Des troupes allemandes, débarquées la veille, fixent la 2e DLM sur la Méhaigne en exerçant une pression constante sur ce front démesuré, abusant les français sur leur force réelle. Isolée, la 3e DLM offre une belle résistance mais doit se replier pour éviter une destruction complète, bientôt suivie par la 2e DLM.

Le 8e cuirassiers a défendu la Méhaigne de Branchon à Ciplet, zone charnière avec la 3e DLM et a interdit l'axe Hannut-Bierwart, subissant ses premières pertes importantes.

Le 14 mai est une journée de gloire pour la 2e DLM qui offre une brillante résistance face à la 4. PzDiv dans le secteur de Grand-Leez avant de passer derrière la ligne tenue par l'infanterie de la 1re armée.

Du 15 au 17 mai, le 8e cuirassiers occupe le canal de Charleroi, en recueil des divisions d'infanterie de la 1re armée qui se replient progressivement pour garder la continuité du front avec la 9e armée enfoncée sur la Meuse. La chasse aux parachutistes fictifs et l'espionite occupent les cuirassiers. Le 16 mai au soir, le brigadier-chef Michot part pour La Louvière. L'adjudant-chef Cattelain l'attend avec de bonnes bouteilles. En effet, des notaires belges, partant en exode, les ont autorisés à se servir dans leur cave : « *Cela sera autant que les Boches n'auront pas* ». Léon Michot ne se fait pas prier, d'autant que, depuis le début de la campagne, l'on est sans nouvelle de la roulante.

Le 8e cuirassiers effectue un ample mouvement vers la Sambre où la situation est critique. Suite à un raid audacieux de nuit, la 7. PzDiv de Rommel a atteint Le Cateau, disloquant les restes de la 9e armée. Le général Bougrain, toujours accompagné du DD Perreau, rejoint Mastaing de nuit sur des routes passablement embouteillées de troupes et de civils.

Le 18 mai, la majeure partie du 8e cuirassiers défend la Sambre de Pont-sur-Sambre jusqu'au nord de Maubeuge, appuyant les faibles troupes sur place. Ni les Panhard, ni les équipages ne sont faits pour cette défense statique, mais tous s'acquittent honorablement de cette tâche, subissant de lourdes pertes.

Du 20 au 23 mai, le régiment défend le Scarpe et occu-

Portrait du brigadier-chef Michot en tenue de combat.
(Coll. Michot)

Note

[1] C'est-à-dire la voiture **M 4518** *Le Condor*. Car au 8e cuirassiers, les grands numéros blancs de tourelle ne sont pas utilisés.

pe Vitry-en-Artois et Quiéry-la-Motte. Le 20 mai, des reconnaissances lancées vers Cambrai montrent que l'ennemi est faible et qu'une action vers le sud pourrait couper l'axe des Panzer. Mais, réagissant trop lentement, l'état-major français laisse échapper cette chance. De timides tentatives sont repoussées, tandis que l'ennemi qui a atteint la mer remonte la côte vers Dunkerque.

Le 23 mai, le général Bougrain libère le DD Perreau pour renforcer le 8e cuirassiers qui a vu fondre ses moyens. Au soir, ce DD se dirige sur le canal de canal de l'Aire et la Deule que la DLM doit tenir entre Pont-à-Vendin et Béthune.

Le 24 mai au matin, le 1er RDP relève le 8e cuirassiers qui se regroupe à Sainghin. Le sous-lieutenant Perreau de Launay pousse une reconnaissance sur Strazeele, important carrefour à 13 km d'Estaires. Les Allemands sont signalés 4 km à l'ouest. Tout le long de la route, il trouve des Anglais peu au courant de la situation, puis un bataillon français du 65e RI. La patrouille revient par Bailleul où, durant un moment, le brigadier-chef Michot défend un pont.

Le 26 mai, le front belge se dégrade vers Courtrai. La 2e DLM est détachée vers ce secteur afin d'intervenir sur l'axe Ypres-Courtrai. Dans l'après-midi, le DD Perreau occupe Zonnebecke et prend liaison avec le 31e RI belge. Relevé par le DD Monod, il lance une reconnaissance sur Paschendale, occupée par le 43e RI belge. L'ennemi étant signalé à Moorleid et Beularn, le DD Perreau s'installe défensivement avec le DD Borie, dans le triangle Geluweld, Zandwourdel, Zillebecke.

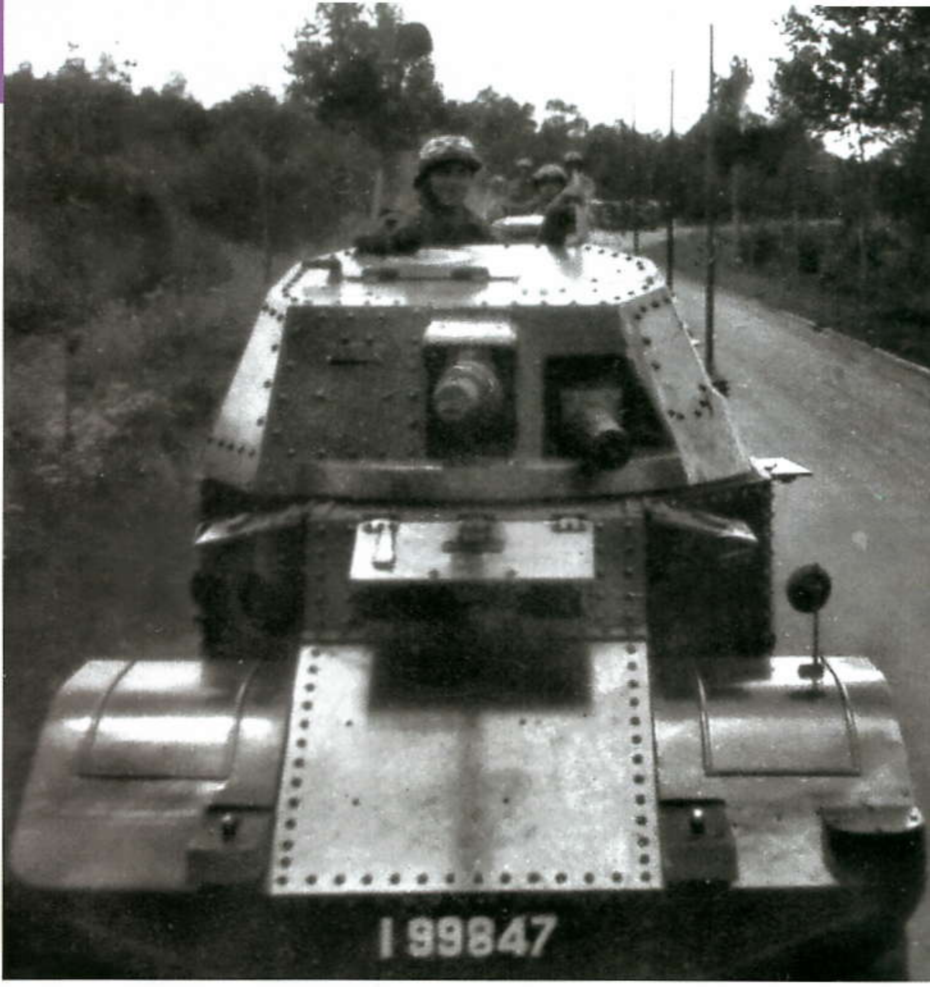
Dans la matinée du 27, un important bombardement d'artillerie s'abat sur Vlamertinge, PC du 8e cuirassiers, causant d'importantes destructions ainsi que des pertes. Le maréchal des logis Gaubet, ancien instructeur de Léon Michot, est tué. Peu après, des avions mitraillent les voitures sanitaires et le personnel venus ramasser les blessés :

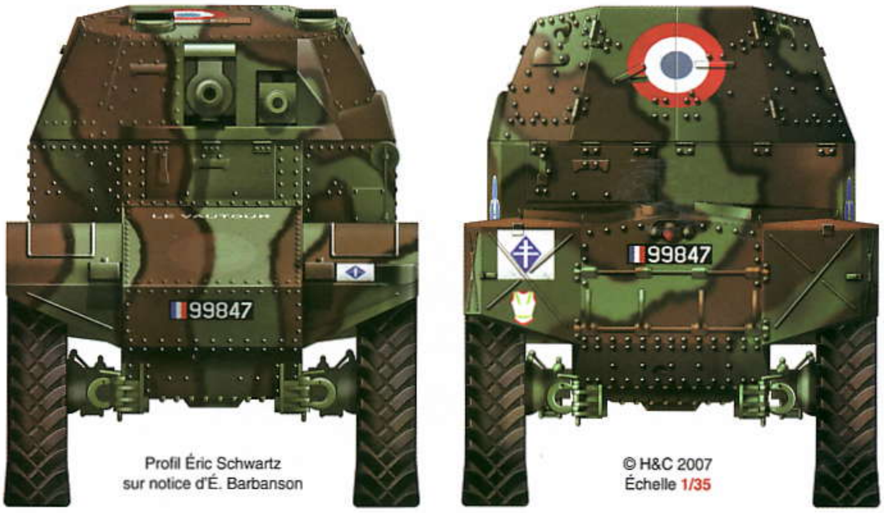
« *L'une des bombes tombe dans la cave où était le colonel et son état-major, sans éclater !? Sapotache !... Nous partons le soir tenir le canal entre Ypres et Dixmude au pont de Die-Gratchten, où nous sommes relevés dans la nuit par les dragons.* »

Du 28 au 30 mai, le brigadier-chef Michot effectuent encore quelques missions :

« *28 mai 13 heures, nous recevons l'ordre de contre-attaquer sur Ypres des infiltrations allemandes. Nous prenons une averse terrible sur le dos mais ne voyons pas un Allemand.*

18 heures, nous partons pour Furnes où le pont est tenu par les dragons portés. Avec mon équipage, je suis de garde. Deux restent en tourelle en surveillance, les deux autres, dont moi, allons nous reposer dans une maison proche. Vers minuit, le pont saute ! Je saute également à mon AMD, pour constater que mes camarades sont aux prises avec six Anglais qui ont



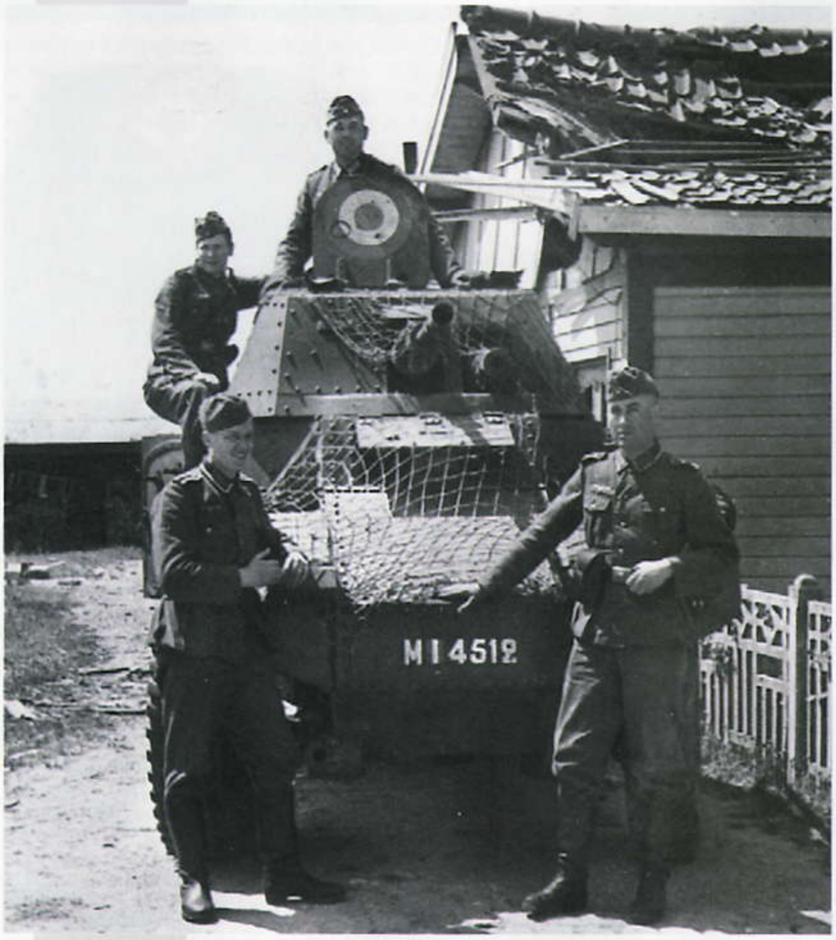


Profil Éric Schwartz
sur notice d'É. Barbanson

© H&C 2007
Échelle 1/35

AMD 35 Panhard de Léon Michot, 8e RC, mai 1940
Par rapport à sa très sobre décoration d'avant-guerre (➜ *photographie du haut de la page, cocarde avant déjà effacée, cocarde de dessus conservée ; coll. Michot*), **la voiture 99 847 a reçu son nom de baptème peint sur le glacis avant, puis le grand carré blanc portant le losange bleu foncé de la cavalerie surchargé de la croix de Lorraine de la 2e DLM. Sous cet ensemble, à l'arrière seulement, une cuirasse stylisée identifie le 8e cuirassiers.**

Sur la route... Ces deux Panhard du 8e cuirassiers se sont arrêtés le temps d'une photo-souvenir. Nous ne sommes évidemment pas en mai 1940, mais au cours d'une manœuvre avant guerre. *(Coll. Kauffmann)*



AMD 35 Panhard M 🇫🇷 4 512 du 8e cuirassiers abandonnée dans le secteur de La Panne. Il existe une série très connue, mais voici une voiture jamais observée. *(DR)*

Triste traversée de Dunkerque le 31 mai 1940, pour quelques cuirassiers du 4e peloton. *(Coll. Michot)*

ouvert les coffres arrières et consommé nourriture et boissons que les notaires de La Louvière nous avaient permis de prendre. Ils sont ivres mort et nous n'avons plus rien. Ils ont pris une correction maison !

29 mai, nous quittons Furnes et retrouvons le régiment à Houtem. L'Aigle s'embourbe dans un fossé et en sort difficilement. Le soir nous recevons l'ordre de nous porter à l'est de La Panne pour protéger l'embarquement. De tous côtés du matériel incendié par les Anglais. Les routes sont embouteillées de camions et de toutes sortes de choses… Au pont de Loo, j'ai eu un incident avec les artificiers anglais qui ont fait sauter le pont avec tout ce qui passait dessus.

Le 30 mai, je suis détaché de mon peloton. Avec l'AMD du brigadier Fabrega, plus un sidecar, nous accompagnons le général Bougrain pour une inspection du front. Mission accomplie, le général nous donne ordre de nous diriger vers La Panne. Nous traversons des localités en flammes. L'artillerie hippomobile se replie. Des chevaux ont été touchés à mort, non dételés. Les vivants les traînent. C'est affreux.

Le side-car tombé en panne, est remorqué puis abandonné. J'embarque Lecomte, son conducteur. Il me servira de tireur. Nous pensons rejoindre la 3e DLM en nous joignant à des chars. À 3 heures, je vois qu'il s'agit d'une colonne allemande. Nous déguerpissons par le premier chemin venu…

L'artillerie hippomobile se replie. Des chevaux ont été touchés à mort, non dételés. Les vivants les traînent.

Nous arrivons à La Panne. Des véhicules de notre DLM brûlent. Nous partons à pied après destruction de notre AMD, vers la plage de Zuydcoote qui est jonchée de cadavres. Un officier anglais tente de faire embarquer des troupes, sur des moyens de fortune pour rejoindre des navires au large. Nous continuons notre marche et retrouvons par hasard notre peloton et creusons nos trous individuels pour la nuit, afin de nous protéger des bombardements. »

31 mai, les vivres manquent. Léon Michot parvient à ravitailler quelques camarades en allant à la nage jusqu'à un navire de transport qui lui donne du pain et deux boites de conserves pour le seul repas pris dans les dunes. À midi, le 8e cuirassiers part pour Dunkerque en suivant la plage. Il est bombardé en route. Le cuirassier Schmitt a un œil crevé par un éclat. En arrivant à Dunkerque, il se dirige en file indienne vers la jetée :

« *De nombreux candidats à l'embarquement sont porteurs de chambre à air, démontée en hâte sur les véhicules abandonnés, car en 1940, beaucoup ne* *savaient pas nager. Nous passons devant le fort où l'amiral Abrial a la responsabilité des opérations de la défense de Dunkerque et de l'embarquement. De nombreux bombardiers allemands arrivent à ce moment mais ils sont attaqués par des chasseurs anglais. Une grande bataille se déroule au-dessus de nos têtes.*

Deux fois sur la jetée, où nous sommes au coude à coude, nous sommes attaqués. Des bombes tombent à nous frôler, démolissant le quai. L'artillerie donne aussi. Les navires de guerre tirent de toutes leurs pièces de DCA.

Nous embarquons sur le destroyer Express, navire puissamment armé en DCA. C'est une chance car au cours de la traversée, nous sommes attaqués par des bombardiers. Le navire parti avant nous et le suivant sont coulés. À bord nous sommes désarmés de nos fusils et pistolets, seules armes que nous ayons pu emporter. Elles nous sont rendues à Douvres où nous débarquons à 22 heures. Nous recevons du thé et des sandwiches qui sont les bienvenus malgré la fatigue, car nous n'avons presque rien mangé depuis plusieurs jours. »

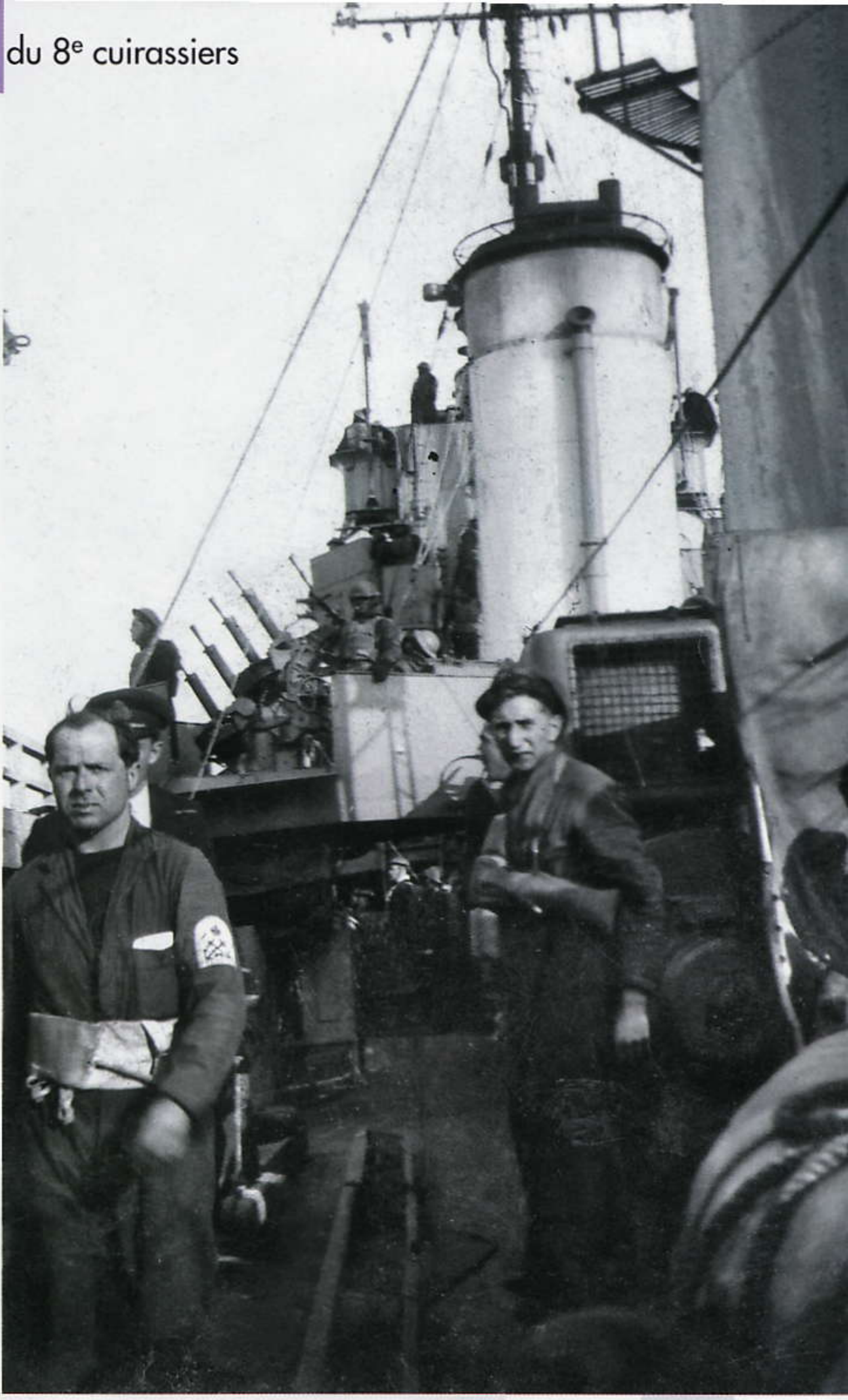
Juin 1940, la reprise des combats

Alors que la majeure partie du 8e cuirassiers passe plusieurs jours de villégiature à Bournemouth, suivant le groupe du lieutenant Murat, le brigadier-chef Michot embarque le lendemain à Weymouth pour Cherbourg :

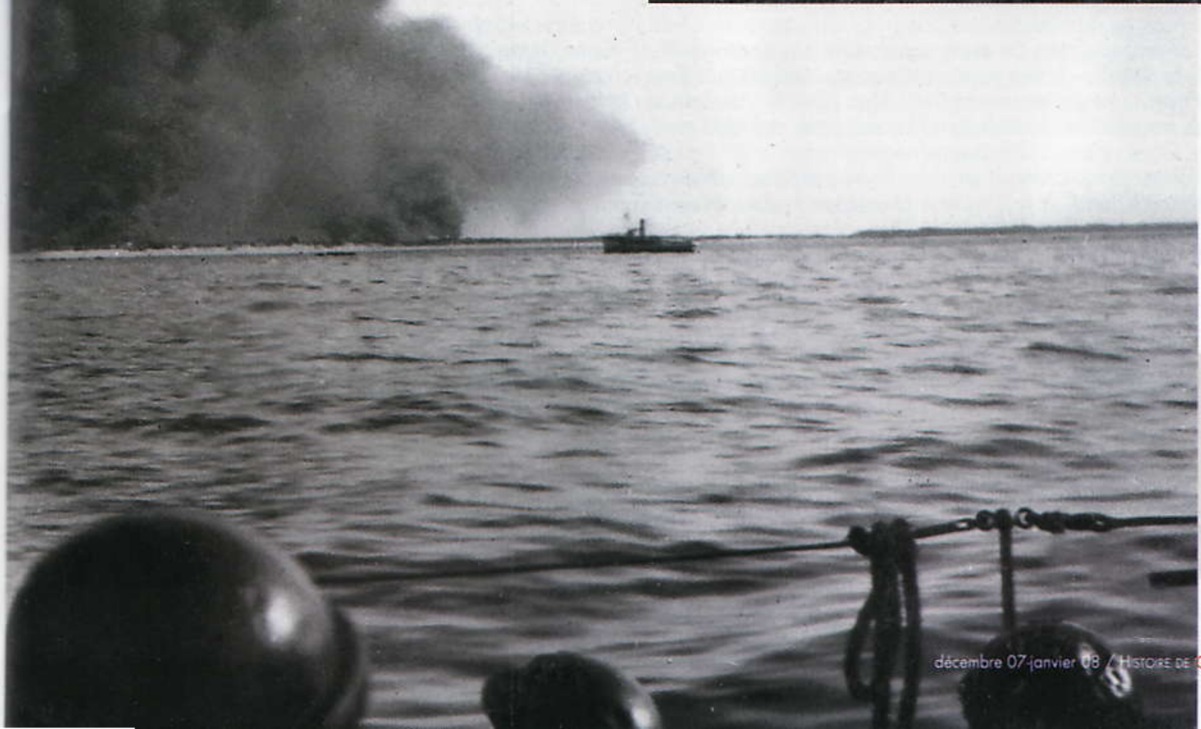
« *Nous sommes suivis par un sous-marin allemand. Une torpille passe devant notre navire selon les dires du commandant du bord. Deux hydravions anglais arrivent, lâchent chacun deux grenades sous-marines, comme deux gros bidons de 100 litres. Explosions, nous reprenons notre route. À Cherbourg, ravitaillement et pinard, en puisant dans des baquets avec nos quarts… Puis cantonnement dans le secteur d'Évreux, pour y attendre le gros du régiment.* »

Le 12 juin, les éléments non endivisionnés du 8e cuirassiers partent pour Montlhéry et forment, sous les ordres du commandant Michel qui commandait le 1er groupe d'escadrons jusqu'en avril, deux pelotons d'automitrailleuses Chevrolet récupérées sur l'armée républicaine espagnole.

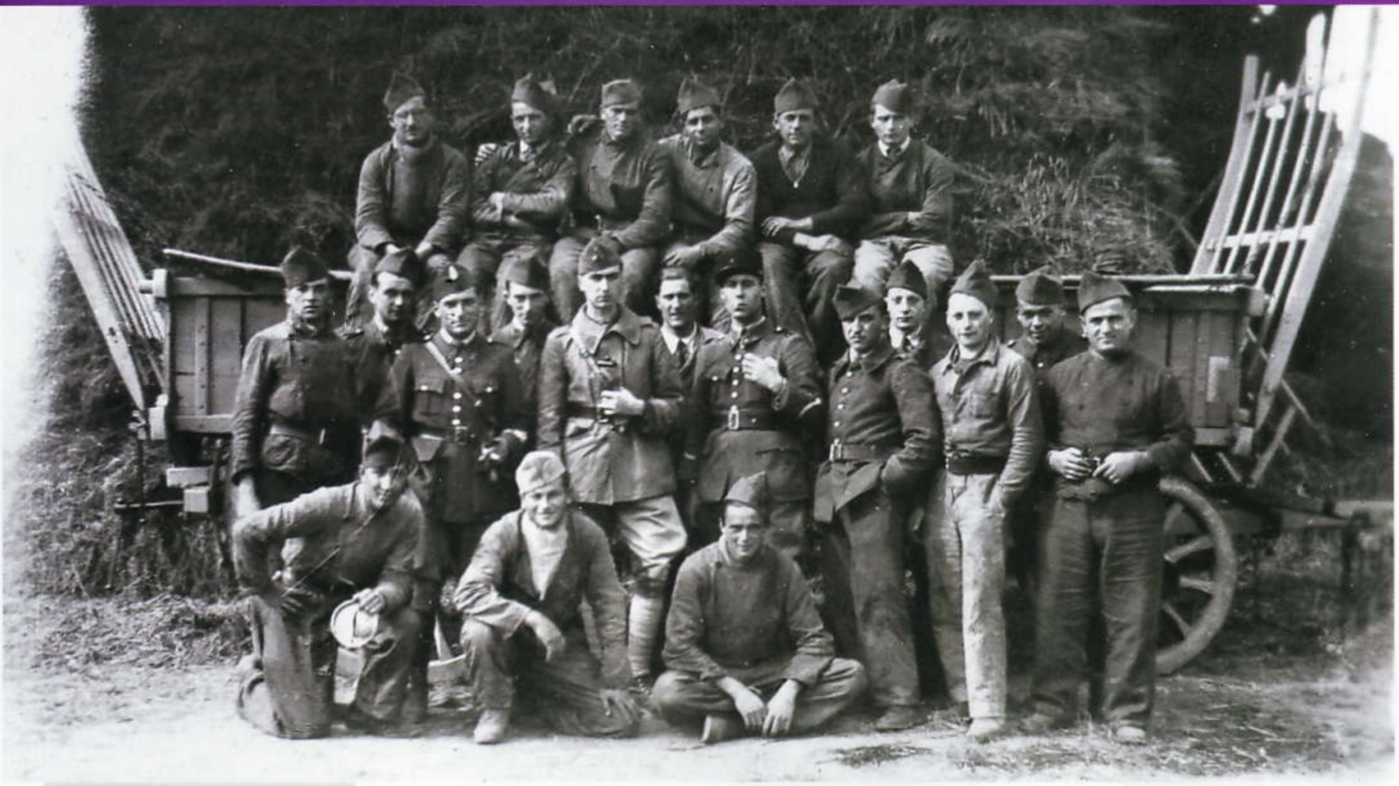
Le 14 juin le peloton Perreau de Launay est reformé avec deux sidecars, deux Panhard 178 sans tourelle et trois Chevrolet : « *Pour tout armement, ma Chevro-*



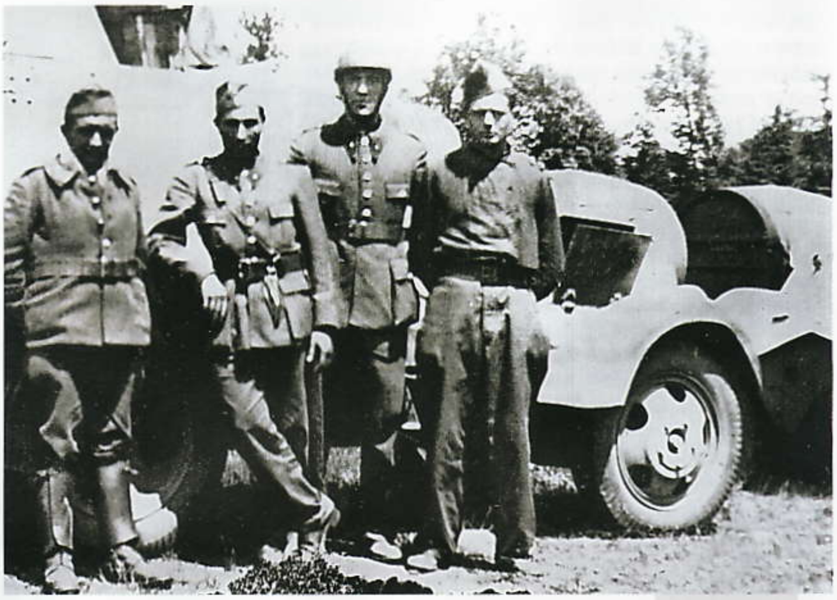
La traversée de la Manche à bord du destroyer *Express* dont nous apercevons les pièces antiaériennes. *(Coll. Michot)*



Vu du large, le port de Dunkerque est recouvert d'une épaisse fumée due aux incendies des dépôts de carburant. Au premier plan, nous voyons les casques de cavaliers motorisés français qui ont dû, comme tous leurs camarades, saborder et abandonner sur place leurs véhicules et leur matériel collectif de combat avant d'embarquer. *(Coll. Lucas)*



Le peloton Perreau de Launay début juin 1940 non loin d'Évreux, après son odyssée par Dunkerque et l'Angleterre. De gauche à droite, rangée du haut : Khun, Le Brun, X, Lafit, Signoret et Dauvergne, radio du prince Murat. Debout : Deschamps, X, le maréchal des logis-chef Vallée, X, le sous-lieutenant Perreau de Launay, deux inconnus, Michot, Letort, Cattier, Le Doaré, et Grimber. Enfin accroupis : Mainemard, Zuéras et Ramello, chanteur à ses heures et doté d'une voix à la Tino Rossi. *(Coll. Michot)*



Ce document exceptionnel montre un équipage du 2e escadron du GEM Michel posant devant sa Chevrolet juste avant l'engagement de Port-Boulet le 18 juin 1940. C'est cette voiture qui sera détruite par un coup au but dans la tourelle, tuant le soldat visible à gauche sur la photo. *(Coll. Bernard)*

Affecté en juin 1940 au groupe d'escadrons Michel, unité de la dernière heure composée de matériel disparate

let ne disposait que d'un FM 24/29 et visiblement les véhicules nous ont été confiés dans l'état où ils étaient lors de leur internement. Ce matériel était mauvais à tout point de vue et n'avait même pas d'inverseur. »

L'escadron Michel est envoyé sur la Loire, en protection du COMAM qui évacue Montlhéry à la barbe de l'ennemi qui vient d'entrer dans Paris :

« *Tout au long de la route nous voyons la débâcle de l'armée française, fuyards de toutes sortes. On sent que beaucoup se moquent de la défense de leur pays. Peut-on leur en vouloir alors que nos élus ont montré l'exemple ? Certains sont passés prendre leur famille à Paris et laissent aux autres le soin de les défendre. Heureusement pas un cavalier dans cette cohue, raison de plus pour être fiers de notre arme.* »

Le 17 juin, l'escadron Michel est affecté à la brigade du colonel de Vernejoul, composée d'éléments non endivisionnés après la reconstitution de la 3e DLM :

« *En arrivant sur la Loire à Fontevrault, en queue de peloton, j'ai deux roues qui chauffent, les pneus pleins déjantent. Je dois arrêter et trouver de l'eau pour les refroidir. Des fermiers qui se trouvaient sur le bord de leur ferme se sauvent en criant : voilà les Boches… Nous les avons rassurés, puis avons refroidi nos roues et avons fait un bon casse croûte avec du rosé avant de rejoindre le peloton.* »

Le 18 juin, le 16e groupe d'escadrons mécanique, commandé par le commandant Michel, est formé. Le sous-lieutenant Perreau prend le commandement du 2e escadron qui se compose ainsi :

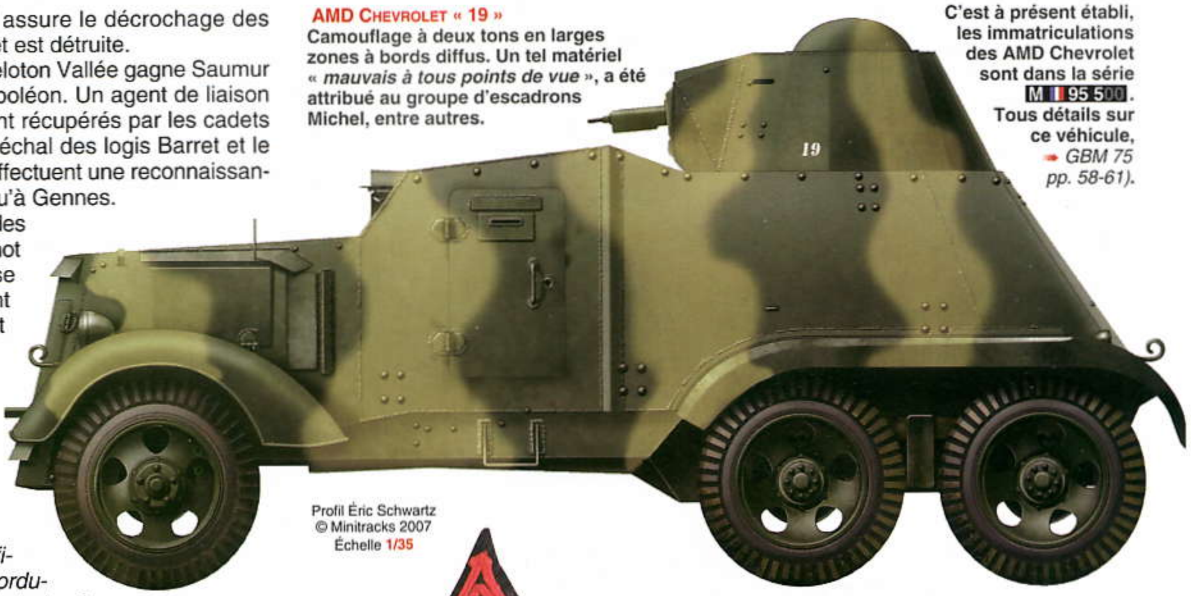
- un peloton de quatre AMD Panhard sans tourelle ;
- un peloton d'anciens du 8e cuirassiers aux ordres du maréchal des logis-chef Vallée, avec quatre AM Chevrolet (Léon Michot est affecté à ce peloton) ;
- un peloton d'anciens du 8e cuirassiers aux ordres du maréchal des logis-chef Cutivet, avec trois AM Chevrolet .
- un quatrième peloton doté de deux AMR P 16 semi-chenillées (qui sera rapidement dissocié du reste de l'escadron).

Le 19 juin, les pelotons Vallée et Cutivet reprennent la lutte au pont de Port-Boulet :

« *L'entrée du pont subit un fort bombardement de minens, nous y répondons par des tirs de 37 et de mitrailleuses. Nous interdisons le débarquement des Allemands qui attaquaient en canots, la défense du pont en amont et en aval. À 22 heures, le 75 placé en antichar sur le pont est démoli. Je suis désigné pour me rendre à Avoine pour y chercher de la mélinite. Avec ma Chevrolet, nous avons dû faire deux voyages avec 300 kilos de mélinite à chaque fois. On place sur le pont des mines antichars puis au matin, sous le pont, une forte charge de mélinite, mais ce dernier sauta mal.* »

Le 20 juin, le peloton Cutivet mitraille les Allemands qui tentent à nouveau de passer la Loire puis, malgré un feu antichar violent, il assure le décrochage des défenseurs. Une Chevrolet est détruite.

Pendant ce temps, le peloton Vallée gagne Saumur pour défendre le pont Napoléon. Un agent de liaison est tué. Side et armes sont récupérés par les cadets qui en manquent. Le maréchal des logis Barret et le sous-lieutenant Perreau effectuent une reconnaissance le long de la Loire jusqu'à Gennes.



AMD Chevrolet « 19 »
Camouflage à deux tons en larges zones à bords diffus. Un tel matériel « *mauvais à tous points de vue* », a été attribué au groupe d'escadrons Michel, entre autres.

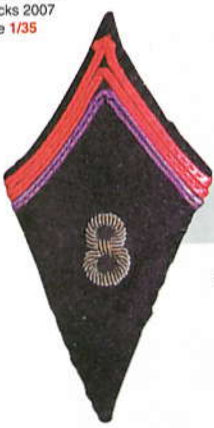
C'est à présent établi, les immatriculations des AMD Chevrolet sont dans la série M 95 500. Tous détails sur ce véhicule, ➡ *GBM 75 pp. 58-61).*

Profil Éric Schwartz
© Minitracks 2007
Échelle 1/35

Les Chevrolet donnent des signes de faiblesses. Michot grippe son moteur, le laisse refroidir puis repart. Quant à Vallée, sa tourelle est coincée.

Le 21 juin, Léon Michot passe la journée camouflé dans un bois, protégeant les trains de la 3ᵉ DLM qui seront capturés devant lui :

« *Sur l'ordre de nom officier, je m'étais rendu en bordure de la route qui longe le bois où nous étions, avec un FM et un camarade. Trois chars allemands sont venus à quelques dizaines de mètres de nous. Il m'a semblé qu'ils faisaient le plein. Je n'ai pas insisté. L'orage est arrivé et le lieutenant nous a dit : " C'est bon pour nous, nous ne serons pas prisonniers, partons et passons le pont de Port-de-Piles ". Des chars venaient d'attaquer le pont mais une arme antichar les avait fait reculer. Il y a eu comme un mouvement en tiroir et nous sommes passés !* »



Patte de collet d'un sous-officier ou officier du 8ᵉ cuirassiers. Ajoutée aux deux soutaches garance, la troisième soutache violette symbolise la motorisation.

La dernière prise d'armes du 8ᵉ cuirassiers est l'occasion de remettre les décorations chèrement gagnées durant la campagne. Ici, le 4ᵉ peloton du sous-lieutenant Perreau de Launay. *(Coll. Michot)*

Le 22 juin en soirée, le peloton Vallée est détaché auprès de la 3ᵉ DLM. Jusqu'au 25 juin, Léon Michot se replie, jouant à cache-cache avec l'adversaire pour échapper à la capture et finit son étonnant périple en Dordogne où l'ensemble du 8ᵉ cuirassiers se rassemble.

À l'occasion d'une prise d'armes, quelques décorations sont remises, sous une forme symbolique : n'ayant pas de croix de guerre, le colonel Morio remet à chaque décoré un petit tronçon de tissu découpé dans le ruban d'une croix.

Le 8ᵉ cuirassiers gagne ensuite le secteur de Châteauroux, où il doit garder un tronçon de la ligne de démarcation. Les Chevrolet sont parquées dans un dépôt de la ville :

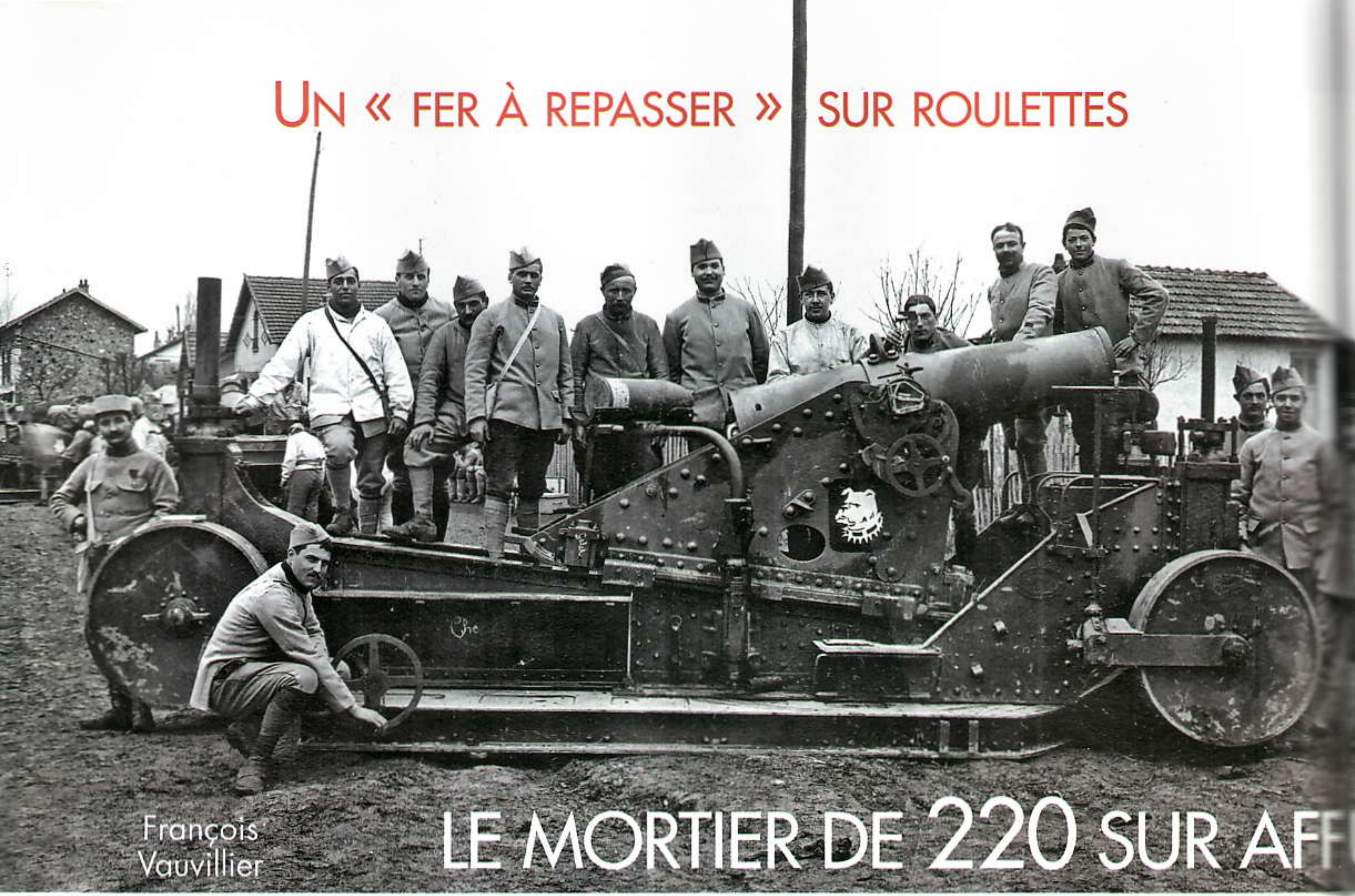
« *Alors que nous étions à Sainte-Gemme, un soir j'ai revu le commandant Michel peu après que nous ayons touché la prime de combat. Certains se laissaient aller à jouer la prime aux cartes et boire un peu. Un semblant de garde avait été organisé. J'étais chef de poste. Assis sur un banc dans un garage, j'ai vu arriver le commandant. Je me lève pour le saluer, mais il me dit : " Brigadier-chef, restez assis. C'est vous que je viens voir. " Les rapports avec nos officiers ont toujours été parfaitement corrects, chacun respectant sa place et son grade. Il prend place près de moi et me dit qu'il a reçu mon ordre de démobilisation dans quinze jours.* »

Démobilisé le 29 août 1940 par la capitaine Leroux dont il avait protégé l'escadron de Somua en Belgique, Léon Michot regagne son domicile de l'Eure, avec sa croix de guerre (étoile de bronze) et la citation suivante : « *Brigadier-chef Michot, chef de voiture AMD, énergique et courageux, a rempli avec succès toutes les missions qui lui ont été confiées. Signé : colonel Morio.* »

Aujourd'hui Léon Michot fait partie du dernier carré de vétérans de 1940 de l'amicale du 8ᵉ cuirassiers. En souvenir du sacrifice de leurs camarades, une poignée d'anciens participe encore aux commémorations organisées chaque année à Jandrain en Belgique, haut-lieu de la première bataille de chars de l'histoire, où se trouve un musée unique sur les 2ᵉ et 3ᵉ DLM, ainsi qu'un imposant monument consacré au corps de cavalerie français de 1940. ■

À Jandrain en Belgique lors des commémorations de 2005, le maréchal des logis-chef Léon Michot, grade obtenu en 1957 alors qu'il était réserviste. *(DR)*

UN « FER À REPASSER » SUR ROULETTES



François Vauvillier

LE MORTIER DE 220 SUR AFF

Le relais entre l'antique mortier dit de Bange et son successeur le 220 TR Schneider est affublé d'un nom à rallonge et d'une silhouette bien étrange. Voici l'histoire de ce matériel qui n'aura marqué son temps que par une pesanteur hors norme.

Au tournant de 1914-1915, les opérations s'étant transformées en une guerre de siège, l'artillerie française a besoin de mortiers lourds pour matraquer les positions enterrées et fortifiées allemandes. Or, pour cet emploi, elle ne dispose sans délai, dans le calibre de 220 mm, que de deux types standards :

— un matériel ancien, le mortier modèle 1880 dit[1] de Bange, sur plate-forme en bois (➡ *GBM 78 pp. 76-77)* ;

— la modernisation du précédent, mortier modèle 1880-1891 sur châssis et plate-forme métallique à enterrer (➡ *GBM 78 pages 78-79)*.

Un matériel nouveau, le mortier de 220 TR Schneider (➡ *GBM 79 pages 32-37)*, se profile à l'horizon. Mais, commandé en octobre 1915, il ne sera pas livré aux armées avant mars 1917 pour les premiers matériels, et en novembre 1917 pour la version définitive.

Une solution d'attente

Or, dans l'intervalle, il s'agit de faire face aux besoins grandissants de l'artillerie lourde à tracteurs qui, dans le même temps, a absorbé tous les existants en mortiers modèle 1880-1891, les seuls présentant une mobilité compatible avec le rôle stratégique dévolu à l'ALT.

Une étude est donc effectuée en 1915 en vue d'accroître la mobilité du mortier de 220 initial en allant au plus simple, sans création d'un nouvel affût. L'affaire est résolue par Schneider et, le 15 août 1916, 100 plate-formes basées sur un principe développé dans un autre cadre[2] sont commandées au Creusot. Un nombre égal de mortiers de 220 modèle 1880 y sera adapté.

Ce matériel reçoit d'abord la dénomination de *mortier de 220 modèle 1880 ACS* (affût de circonstance Schneider), appellation qui reste la plus usuelle[3]. Mais il est connu également sous la désignation strictement réglementaire de *mortier de 220 modèle 1880 sur plate-forme (Schneider)*[4], gommant la notion de « *circonstance* » pourtant à l'origine de cet étrange matériel.

L'aspect technique de la question

« *L'organisation de ce matériel répond à l'idée d'utiliser, en facilitant la mise en batterie et le transport, les mortiers de 220 disponibles qui, malgré leur portée réduite, n'en sont pas moins susceptibles de rendre de grands services dans la guerre de tranchées.* [...] *En augmentant à la fois le poids de la masse reculante et la longueur du recul, on a pu obtenir la tenue du matériel sur le sol à l'aide de bêches ajoutées à la plate-forme, tout en supprimant la sellette. D'autre part, faisant état de la puissance des tracteurs actuels, on a prévu le transport en une seule voiture.* »[5]

Sur le matériel de 220 ACS, la plate-forme est à pivot central[6], la rotation du châssis (12 ° de part et d'autre de la plate-forme) s'effectuant sur deux couples de galets montés sur ressorts et qui s'aplatissent sous l'effet des percussions dues aux tirs. De plus, le tir peut être amené facilement dans une direction quelconque par une alternance de mouvements de mise sur roues et d'abaissement, autorisant des rotations de 90 ° chacune. Cette caractéristique fait du 220 ACS un matériel pratiquement « tous azimuts ».

---

[1] Matériel conçu par le Dépôt central de l'artillerie, mais s'intégrant cependant au système de Bange par ses caractéristiques.

[2] Étude préalable du futur matériel de 220 long modèle 1917 Schneider.

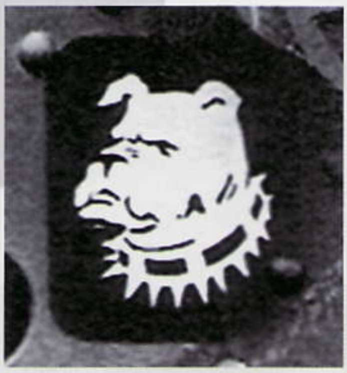
[3] Appellation consacrée par l'usage, utilisée dans les diverses nomenclatures et manuels d'artillerie en 1917 ainsi que dans les rapports des généraux Franiatte (1919) et Wilmet (1920).

[4] Utilisée à partir de la 5e édition du célèbre *Manuel d'artillerie lourde* d'Alvin et André et dans les règlements de manœuvre.

[5] *Manuel d'artillerie lourde*, 3e édition, octobre 1917.

[6] Sur l'affût modèle 1880-1891, le pivot est placé vers l'avant.

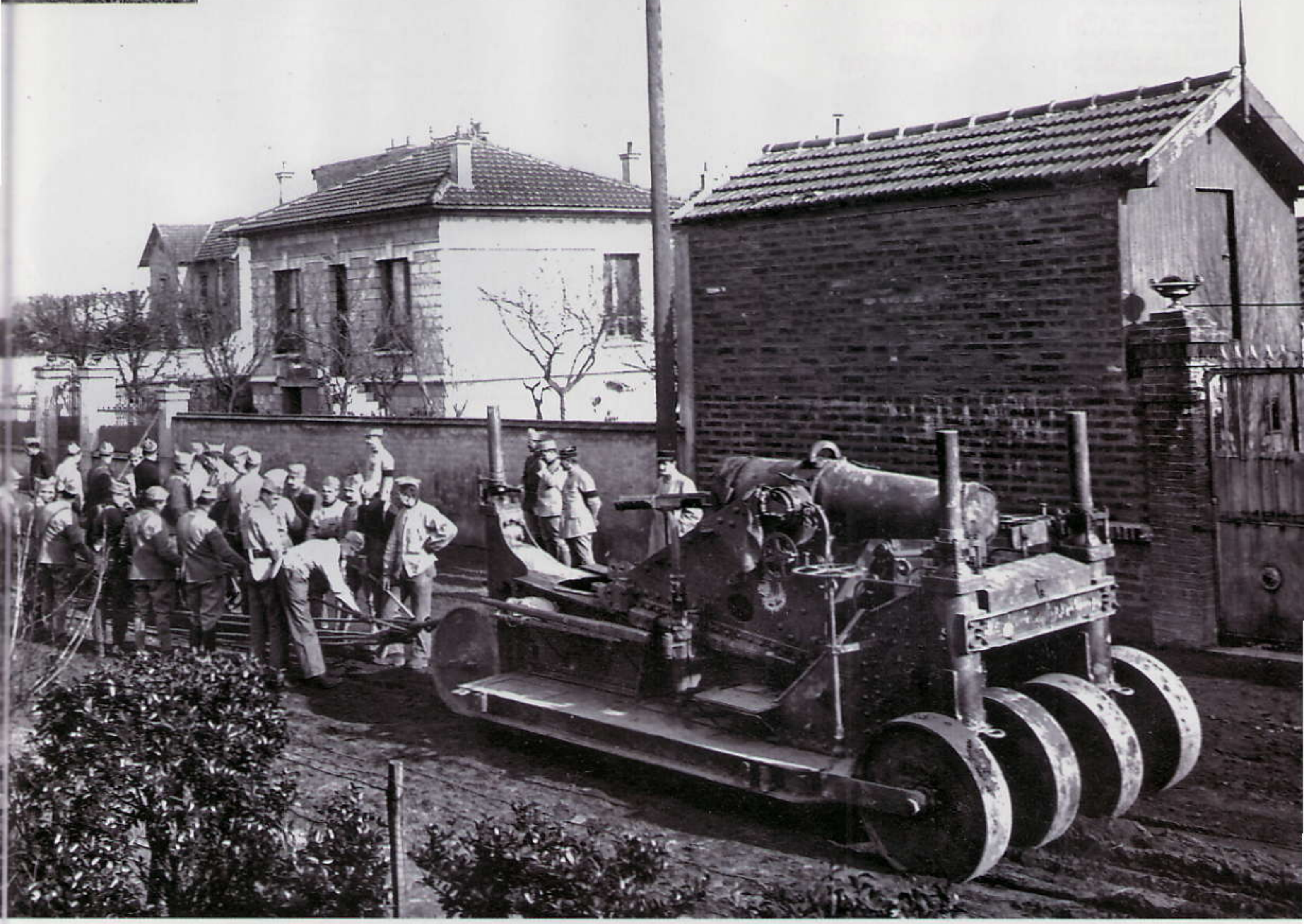
Ces artilleurs du 283e RALT posant devant leur 220 ACS en position de batterie, obus sur sa civière de chargement, sont en cours de formation au centre d'organisation d'artillerie automobile du camp de Saint-Maur. L'on en déduit que l'insigne à la tête de bulldog très expressive identifie le Ier groupe du 283e, instruit en février-mars 1918 sur ce matériel. *(Archives municipales de Saint-Maur-des-Fossés)*



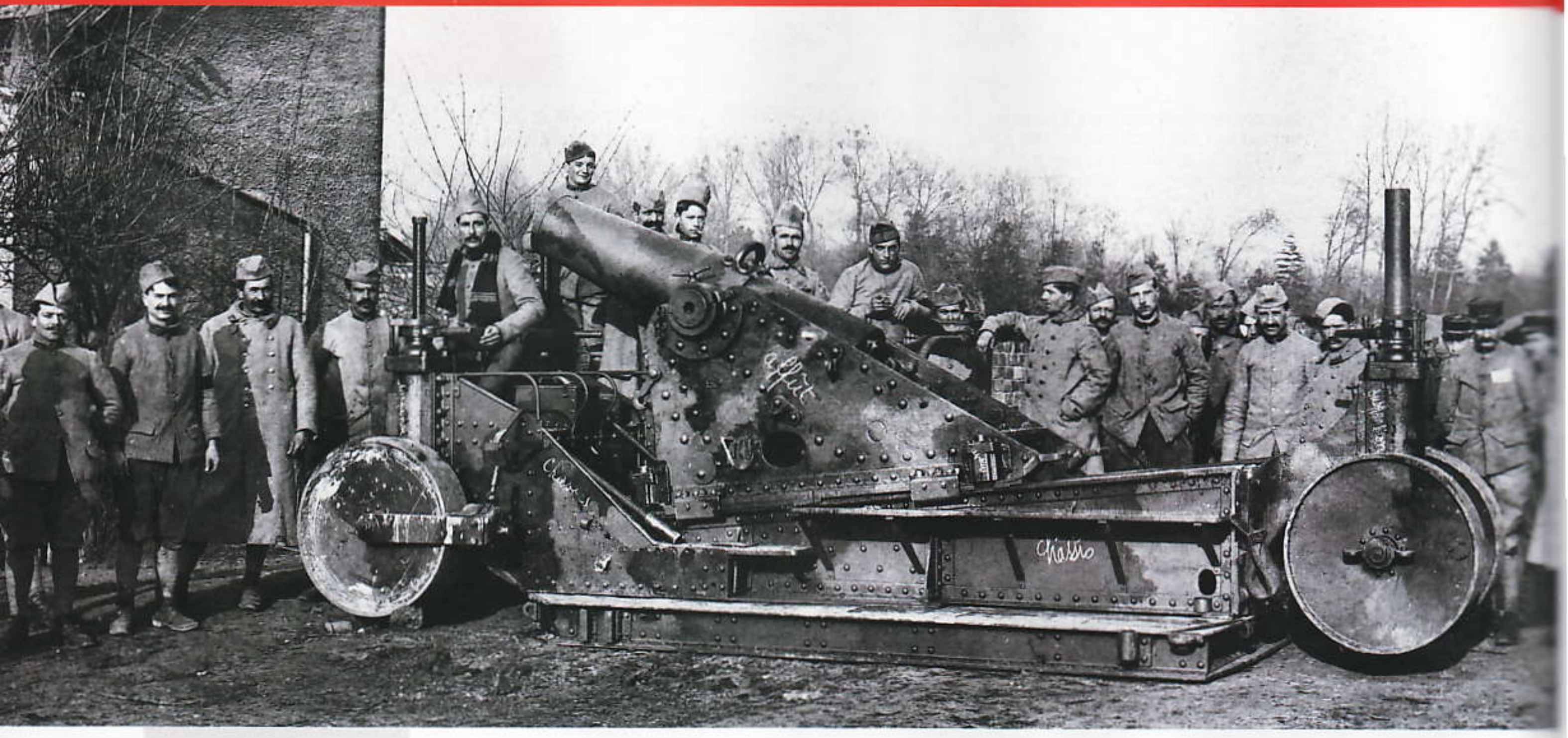
Quant à sa mobilité, « *pour passer de la pièce en batterie à la pièce en ordre de route, il suffit d'abaisser les roues. Pour la manœuvre inverse, le sol ayant été au préalable nivelé et le logement des bêches préparé, il suffit d'amener la voiture au-dessus de l'emplacement de batterie et de relever les roues.* [...] *Le matériel étant suspendu, la vitesse moyenne de marche atteint 10 km à l'heure.* »[5]

Vision idéalisée car le matériel de 220 ACS ne se révèle pas, à l'usage, aussi mobile, loin de là, pour les hommes de l'artillerie lourde à tracteurs. Leur chef le général Wilmet résume la question de manière sévère pour ce matériel de transition que les canonniers ont surnommé le « fer à repasser », à cause de sa silhouette : « *Organiser en une seule voiture du poids de 13 tonnes un matériel mobile portant au maximum à 7 km est une erreur. Une telle portée nécessite en effet de s'approcher des lignes ; or, on ne peut en approcher facilement un fardeau de 13 tonnes dont le tracteur puissant, ordinaire ou à chenilles, décèle l'approche par son ronflement, sans compter le bruit propre à l'ACS*

UT DE CIRCONSTANCE SCHNEIDER



Exercice de treuillage à Saint-Maur, en février ou début mars 1918. À cette fin, ce mortier de 220 ACS de l'ALT est en position de route, roues abaissées, la plateforme ne reposant plus sur le sol. Nous voyons ici une autre pièce du même groupe, le I/283e RALT, mais ce dernier ne partira pas aux armées avec ce matériel. Trop peu mobile, le 220 ACS vient en effet d'être jugé impropre au service de l'artillerie lourde à tracteurs. *(Archives municipales de Saint-Maur-des-Fossés)*



Camp de Saint-Maur, février 1918. Pour les besoins de l'instruction de ces canonniers du I/283e RALT, les éléments caractéristiques du mortier de 220 ACS (« *affût* », « *châssis* », « *galet* », « *suspension* ») ont été inscrits à la craie sur son très beau camouflage. Le châssis est ici en position de batterie, roues relevées.
(Coll. F. Vauvillier)

« On dirait un gong qui se promène », déclare un commandant de groupe

en mouvement : " on croirait un gong qui se promène " a dit un commandant de groupe. »

De plus, le mortier de 220 ACS se comporte mal sur route. Du fait du diamètre de ses roues, réduit pour donner de la stabilité, la voiture de 13 tonnes exerce sur le sol une pression de 4 kg/cm^2 [7], ce qui voue à une mobilité toute relative la plate-forme Schneider dès que le terrain cesse d'être favorable. En juin 1917, lors de l'épreuve de réception du premier matériel, qui s'effectue pourtant par beau temps, la commission de réception relève déjà que « *l'épreuve de roulage a nécessité d'emploi de deux tracteurs attelés simultanément pour les pentes atteignant 5 % ainsi que sur les parcours en terrain peu résistant. Sur les éléments faciles de la route, les deux tracteurs ont dû se relayer à plusieurs reprises pour éviter un échauffement exagéré de leur eau de circulation malgré des remplissages fréquents à l'eau froide.* »

Le mortier de 220 ACS en unités

En dépit des difficultés mises au jour dès le mois de juin 1917, sept groupes de mortiers de 220 ACS seront constitués dans l'ALT, dans l'ordre suivant :

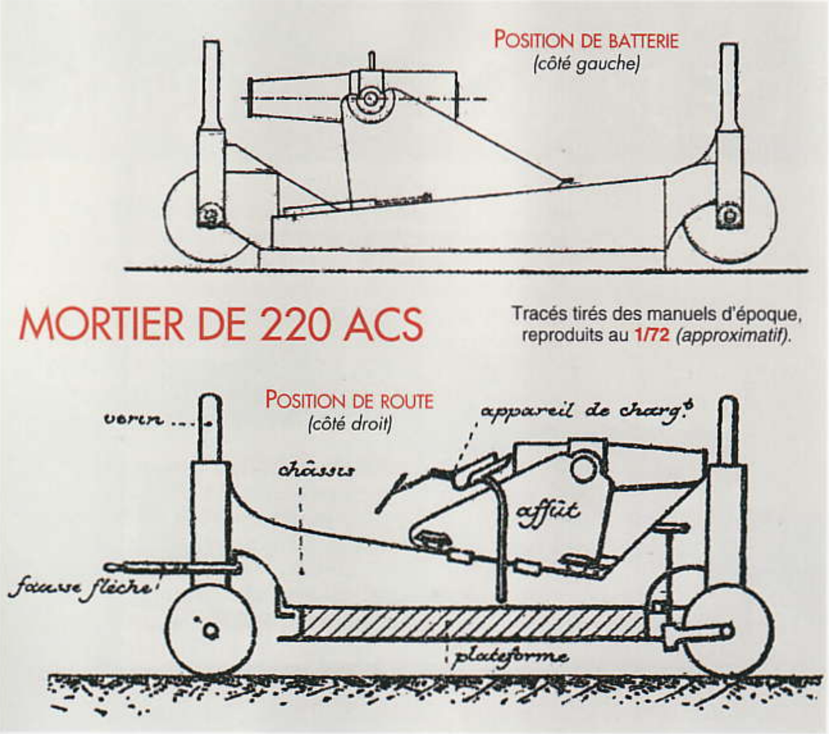
– XII/86e RALT (futur VI/286e) [8] en juin 1917 ;
– IX/87e RALT (futur III/287e) en juillet 1917 ;
– X/88e RALT (futur IV/288e) en juillet 1917 ;
– VI/288e RALT, en octobre, présent à l'attaque de la Malmaison (24 octobre 1917) ;
– III/288e RALT, en janvier 1918 ;
– IV/289e RALT, en février 1918 ;
– I/290e RALT, en mars 1918.

Ces sept groupes, à deux batteries de quatre pièces chacune, utiliseront au total 56 matériels ACS sur les 100 commandés.

La mise en service des quatre premiers groupes de 220 ACS se déroule dans un contexte de pénurie totale de mortiers de 220 TR nouveaux, ce qui explique sans doute que l'ALT s'en est d'abord contentée. Mais « *lorsqu'il s'est agi de déplacer ce matériel sur route aux armées, en janvier 1918, on dût recourir constamment au cabestan et au caterpillar* » [9]. Le 220 ACS est si inadapté aux déplacements que, sur la demande instante de la 2e division de la RGA [10], ce matériel de transition lui est retiré : les groupes courts envoyés à Vincennes pour en toucher [11] en reviennent avec des matériels longs de Bange, à défaut du nouveau 220 TR Schneider. Et les sept groupes déjà dotés échangeront leurs 220 ACS contre des 220 TR (280 TR Schneider pour le VI/286e), entre mai et août 1918.

Ainsi écarté de l'ALT, le mortier de 220 ACS finira la guerre honorablement dans l'artillerie à pied, là où sa très discutable mobilité ne constituera plus un inconvénient rédhibitoire.

Dernier soubresaut d'une bouche à feu de toutes façons totalement dépassée, le mortier de 220 ACS ne survivra pas à la victoire de novembre 1918. ■



MORTIER DE 220 ACS

Tracés tirés des manuels d'époque, reproduits au **1/72** *(approximatif)*.

NOTES

7. Sur le matériel de 220 long modèle 1917 Schneider qui utilise un châssis plate-forme de principe analogue mais monté sur roues de plus grand diamètre et, surtout, se déplace en deux voitures (la bouche à feu étant séparée), la pression est quatre fois moindre.

8. Réorganisation de l'ALT du 1er octobre 1917 (→ *détails dans GBM 79 page 36*).

9. Général Wilmet, *1914-1918, l'artillerie lourde à tracteurs, la 2e division de la RGA*, 1920.

10. Réserve générale d'artillerie, rapport n° 12 627/A du 22 février 1918.

11. Il s'agit des I/283e et I/285e RALT qui, instruits sur 220 ACS en février 1918 à Saint-Maur, perçoivent des 155 L 77 en avril.

Mortier de 220 ACS

Portée maximum, munitions, bouche à feu : ➠ mortier de 220 Mle 1880 (*GBM 78 page 77*).

Affût : Mle 1881 à flasques d'origine munies de galets et de cornières-guides, avec frein et tampon hydraulique de retour en batterie (recul normal de 1,20 m, ou 1,31 m au maximum), installé sur châssis et plate-forme Schneider. Le châssis porte trois paires de roues jumelées : deux à l'arrière, à moyeux articulés perpendiculairement à l'axe de la voiture pour bien épouser le bombement des routes, et une à l'avant.

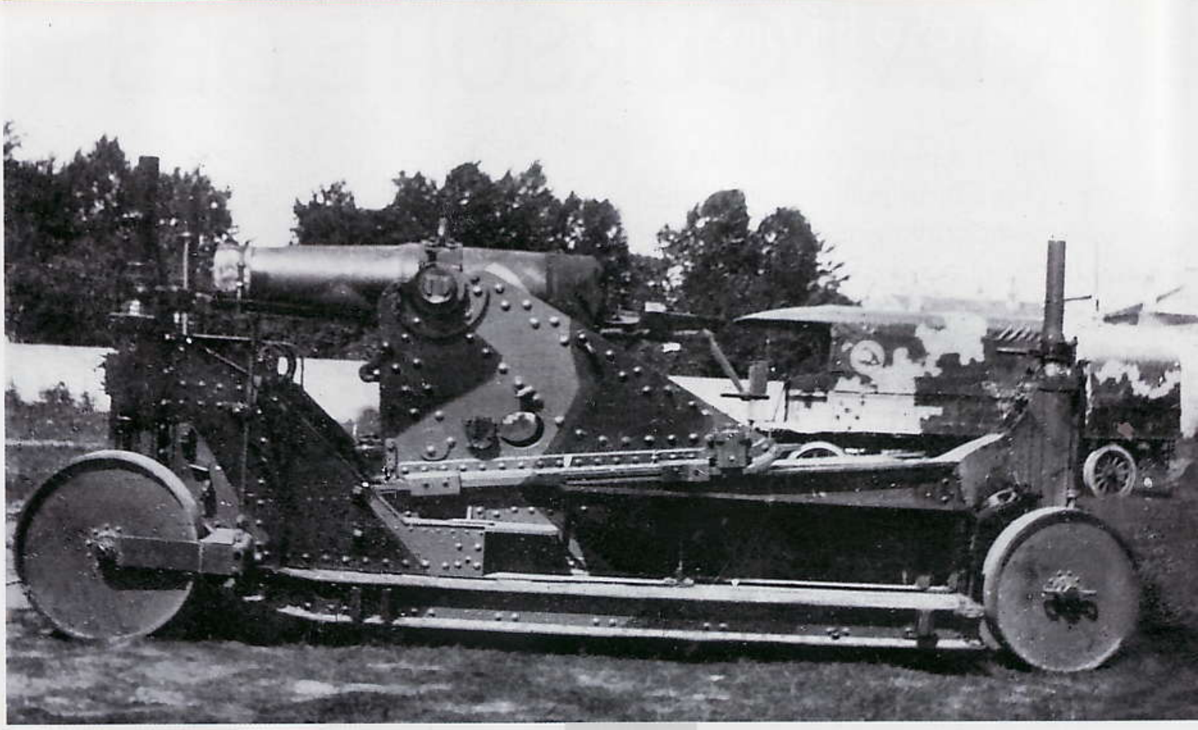
Pointage : champ de 24 ° en direction. En hauteur, 0° à + 65°, par secteur denté.

Poids en batterie : 12 600 kg environ (bouche à feu 2 150 kg, affût 2 000 kg, châssis et trains de roues 5 700 kg, plate-forme 2 750 kg).

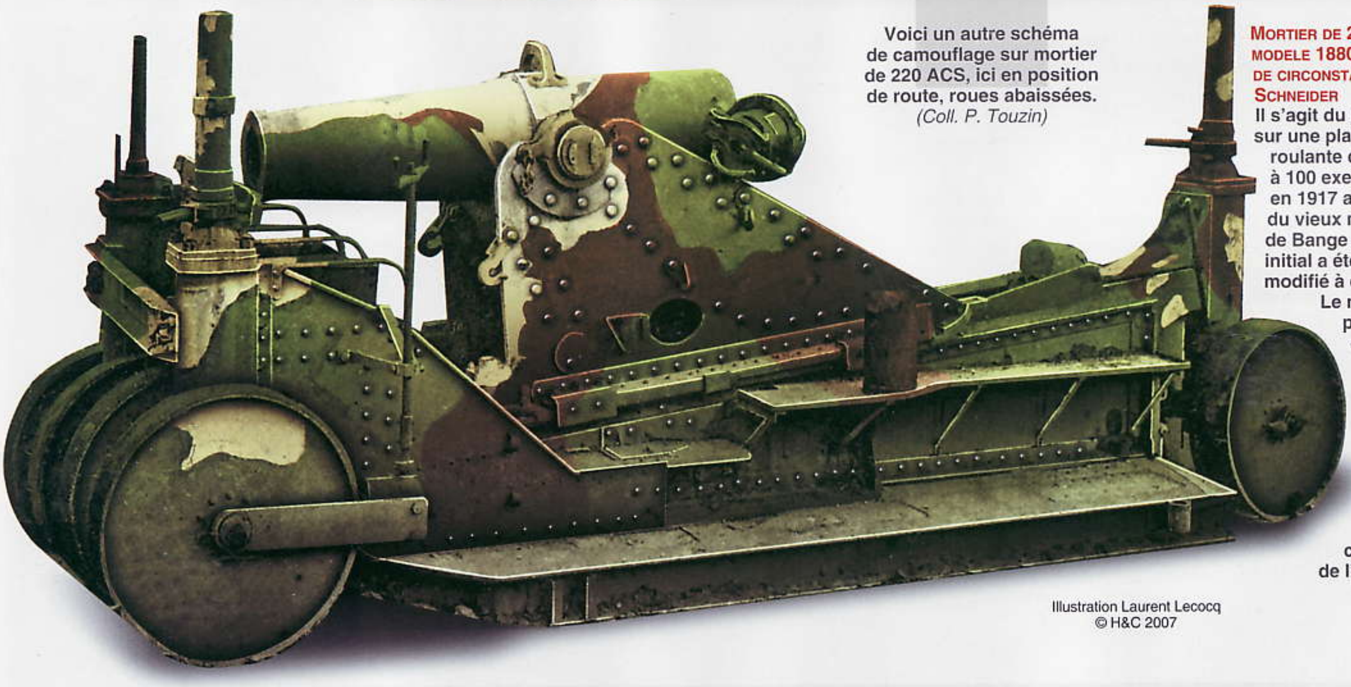
Transport : derrière tracteur.

Mise en batterie : rapide.

Cadence : 1 coup toutes les 2 minutes (voire 1 coup/mn).

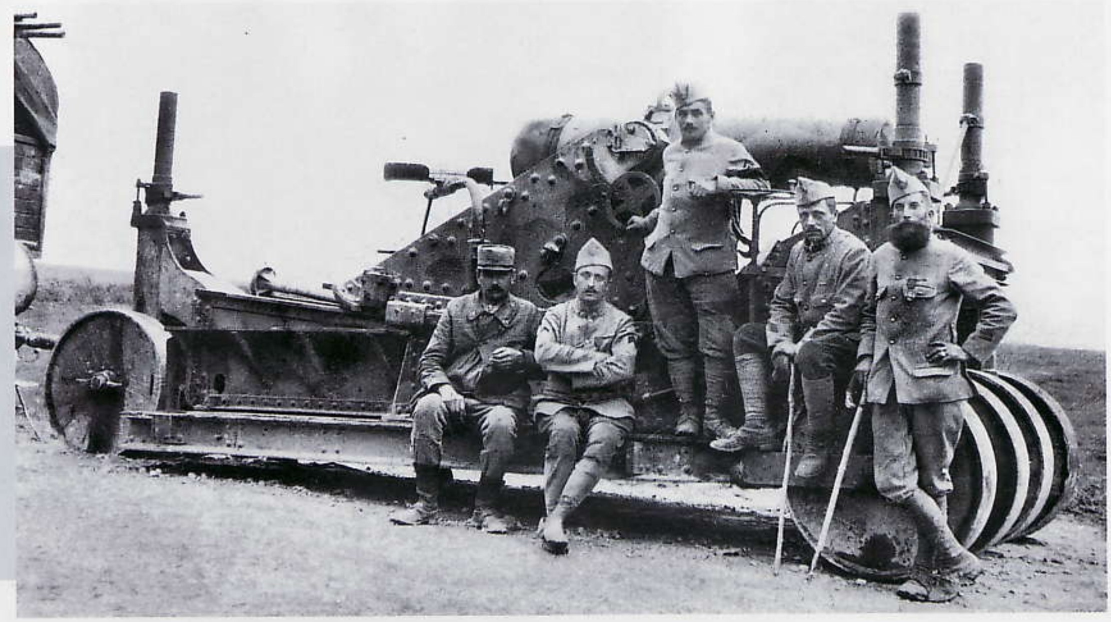


Voici un autre schéma de camouflage sur mortier de 220 ACS, ici en position de route, roues abaissées. *(Coll. P. Touzin)*



Mortier de 220 modele 1880 sur affut de circonstance Schneider
Il s'agit du montage, sur une plate-forme roulante construite à 100 exemplaires en 1917 au Creusot, du vieux mortier dit de Bange dont l'affût initial a été légèrement modifié à cet effet. Le matériel est présenté ici en position de batterie, roues relevées. Le camouflage illustré est tiré d'une carte postale célèbre de l'époque.

Illustration Laurent Lecocq
© H&C 2007



Un mortier de 220 ACS de l'artillerie lourde à tracteurs en position de route, roues abaissées, la plate-forme ne reposant plus sur le sol. Les trois paires de roues sont suspendues sur ressorts, mais seule celle de l'avant est braquable. Des vérins à vis permettent de relever ou d'abaisser les trains de roues. Ce bon document, hélas coupé un peu trop serré à gauche, est le seul que nous connaissons où l'on voit le matériel ACS effectivement attelé à un tracteur, ici un Latil TAR. La très faible mobilité effective de la plate-forme Schneider lui vaudra un service très court dans l'ALT, un an à peine. *(Coll. F. Vauvillier)*

À LA POURSUITE DES CHARS B

L'histoire opérationnelle des chars B, bataillon par bataillon, compagnie par compagnie… Un projet qui deviendra bientôt réalité dans les pages de GBM. Mais avant d'y venir, Roger Avignon nous invite à examiner d'un peu plus près les « chaînons manquants ».

Une enquête
de
Roger
Avignon
iconographie
de l'auteur et de
Stéphane Bonnaud

Pour bien replacer ce qui va suivre dans son contexte, il est utile de se reporter à GBM 76 et 77, dans lesquels la question a été abordée de manière globale. Ici, Roger Avignon examine à la loupe un certain nombre de « cas », ce qui nous permet de mesurer toute la difficulté de la recherche.

Le *Calais* : un 24e char au 47e BCC

Un char bien mystérieux a laissé des traces dans l'ombre de la 2e compagnie du 47e BCC (*→ GBM 77 pages 28-29*) : il s'agit du *Calais*.

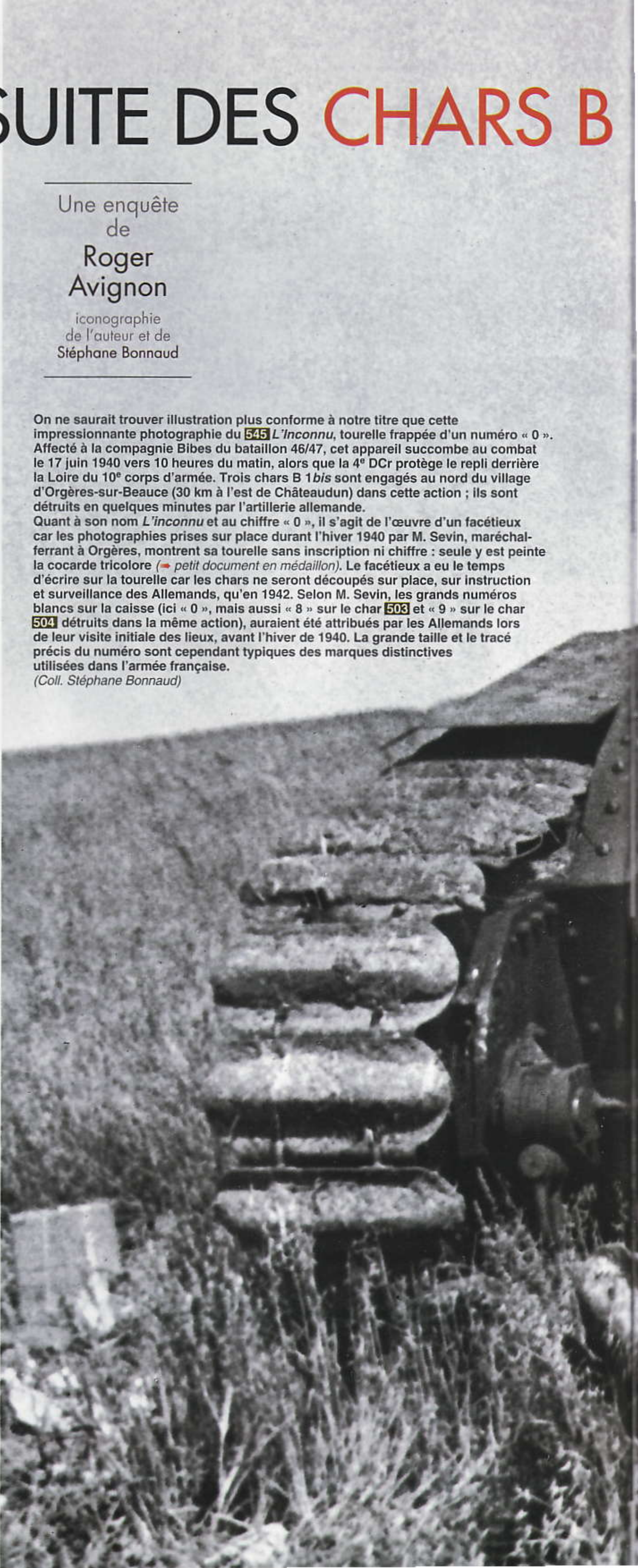
La **2/47e BCC** qui, le 15 mai 1940, n'a pas rejoint le bataillon, est dirigée sur Satory pour percevoir des chars B. Le 17 mai, elle devient **349e CACC** et est mutée à la 2e DCr. Cette compagnie perçoit 10 chars B 1*bis* à Satory le lendemain, 18 mai (*→ liste dans GBM 77 page 33*).

Or, le *Calais* a été perçu à Gien en mai, jour non précisé. Le 47e BCC a perçu neuf chars le 10 mai à Gien, et a perçu au total 24 chars. L'historique du bataillon donne les numéros des neuf chars perçus à Gien mais aucun nom. Ceux-ci ont été retrouvés, mais ils sont 10, dont notre *Calais*… qui reste, à ce jour, sans numéro.[1]

Le regretté secrétaire de l'association des anciens chars et blindés, Henri Lemarié, avait établi sur le *Calais* une fiche donnant quelques autres précisions : « *Char du lieutenant Louis Renault, à la 2e compagnie* […] *Participe à la campagne de 1940 avec le 47e BCC. Il la termine lorsqu'on le restitue au parc de Périgueux, son compteur indiquait 3 200 km.*[…] *On ne sait pas si le lieutenant Renault est passé du 47e BCC à la 349e CACC* [mais il] *est dans la liste des citations du 47e BCC* ». J'ajoute qu'il figure aussi dans la « *liste de l'encadrement en fin de campagne* » du 47e BCC. Mais son char, le *Calais*, demeure un mystère.

Une précision sur la 349e CACC

Hormis l'énigmatique *Calais*, je crois utile d'apporter une précision sur la 349e CACC : le **516** du capitaine Marcille est bien *Augon*, et non *Le Puissant* (comme cela apparaissait sur d'anciennes listes). Ce point m'avait été confirmé par deux lettres de Roger Rosan (ancien aide-pilote du **528** *Mal Lefebvre* de la 348e CACC) des 12 et 26 février 1986. La confusion de noms provient peut-être du fait que, lorsque son char **516** est tombé en panne de terrain, le capitaine Marcille est monté dans le **524** *Hohenlinden* (du sous-lieutenant Largy), qui avait pour pilote le sergent-chef Lepuissant.



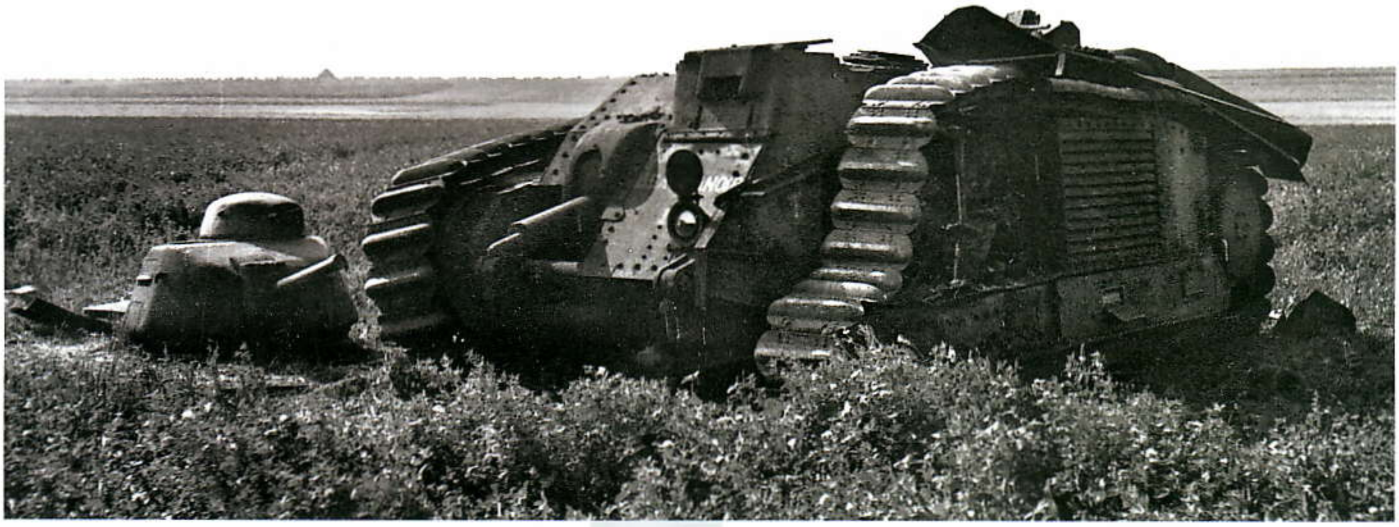
On ne saurait trouver illustration plus conforme à notre titre que cette impressionnante photographie du **545** *L'Inconnu*, tourelle frappée d'un numéro « 0 ». Affecté à la compagnie Bibes du bataillon 46/47, cet appareil succombe au combat le 17 juin 1940 vers 10 heures du matin, alors que la 4e DCr protège le repli derrière la Loire du 10e corps d'armée. Trois chars B 1*bis* sont engagés au nord du village d'Orgères-sur-Beauce (30 km à l'est de Châteaudun) dans cette action ; ils sont détruits en quelques minutes par l'artillerie allemande.
Quant à son nom *L'inconnu* et au chiffre « 0 », il s'agit de l'œuvre d'un facétieux car les photographies prises sur place durant l'hiver 1940 par M. Sevin, maréchal-ferrant à Orgères, montrent sa tourelle sans inscription ni chiffre : seule y est peinte la cocarde tricolore (*→ petit document en médaillon*). Le facétieux a eu le temps d'écrire sur la tourelle car les chars ne seront découpés sur place, sur instruction et surveillance des Allemands, qu'en 1942. Selon M. Sevin, les grands numéros blancs sur la caisse (ici « 0 », mais aussi « 8 » sur le char **503** et « 9 » sur le char **504** détruits dans la même action), auraient été attribués par les Allemands lors de leur visite initiale des lieux, avant l'hiver de 1940. La grande taille et le tracé précis du numéro sont cependant typiques des marques distinctives utilisées dans l'armée française.
(Coll. Stéphane Bonnaud)

NOTE DE F. VAUVILLIER

[1] L'hypothèse que j'avais avancée dans GBM 77, d'attribuer au *Calais* le n° **526**, reposait sur la logique numérique des chars connus de la 349e CACC. Mais un détail « cloche » : cette série numérique (chars tardifs de Billancourt) a été perçue à Satory. Or le *Calais* est indiqué comme ayant été perçu à Gien, donc antérieurement. D'autre part, la question peut aussi être abordée sous un autre angle : le nom de baptême *Calais* fait-il référence à la Grande Guerre (tentative allemande sur la ville en automne 1914, lors de la « course à la mer ») ? Si tel était le cas, notre char énigmatique serait alors logiquement à retrouver dans la tranche 376 à 410. Pourtant, aucun vide ne paraît exister dans la liste numérique (*→ pages 30-31*).

INCONNUS

L'inconnu
0
54
0



L'épave du *Beaumanoir*, victime d'une méprise, détruit le 19 mai 1940 par le tir d'un Somua S 35 du 3e cuirassiers près de la cote 118 lors de l'attaque de Crécy-sur-Serre. Ce char du 46e BCC conserve le mystère de son numéro. *(Coll. Stéphane Bonnaud)*

Les sept mystérieux du 46e BCC

Dans son *Histoire du 46e BCC* (non publiée), Raymond Bresson (ancien lieutenant à ce bataillon, chef de char du **441** *Général Monhoven*, décédé en 2006) avait accouplé aux noms de huit chars du bataillon bien identifiés mais au numéro inconnu, les nos **450**, **464**, **465**, **466**, **475**, **476**, **477** et **483**. Il ne s'agissait que de suppositions et, à la faveur de recherches postérieures à ses écrits, il a été établi que cinq des huit correspondances indiquées étaient erronées : *Aquitaine* (supposé 477) s'est révélé être le **450**. Du coup, *D'Artagnan* (supposé 450) n'avait plus de numéro. Quant aux 464 et 465 qui avaient été attribués respectivement à *Aramis* et à *Athos*, ces deux numéros sont impossibles puisqu'ils appartiennent à des chars évacués avec le détachement de Beaulieu. De plus, *Athos* a été formellement identifié depuis, sur photographie, comme étant le **406**.

Un numéro qui a de quoi surprendre puisque, dans les deux listes servant usuellement de référence, celle d'Henri Lemarié donnait 406 *Beaumanoir* (du nom de Jean de Beaumanoir, héros du combat des Trente en 1352) tandis que Lavirotte indiquait 406 *Beauséjour* (du nom de la ferme de Beauséjour, dans la Marne, qui servit de point de départ à l'offensive du 25 septembre 1915). Or, le **406** est bien l'*Athos* en mai 1940.

Il faut donc maintenant retrouver le vrai numéro du *Beaumanoir*, détruit le 19 mai 1940 à Crécy-sur-Serre.

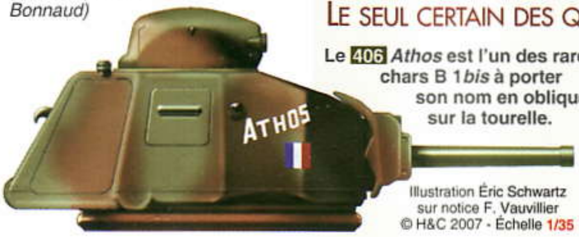
Quant au *Beauséjour*, il a lui aussi existé, une petite photo avec un homme du char debout dessus le prouve, mais on ne voit pas le numéro. J'ai tout épluché, le *Beauséjour* ne figure dans aucune liste de bataillons de chars B (mis à part la liste Lavirotte). Est-il devenu *Beaumanoir*, ou a-t-il reçu un autre nom ? 2

Enfin, *Jean Bart* (qui avait été supposé 483) est lui aussi impossible puisque le **483** est — les photos le prouvent — le premier et énigmatique *Faidherbe*.

Sur les huit chars supposés par Raymond Bresson, il n'en reste donc aujourd'hui plus que trois « possibles » : *Porthos* (466 ?), *Gascogne* (475 ?) et *Bournazel* (476 ?). Mais, comme il s'agit encore de suppositions, j'estime qu'il ne faut pas prendre en compte ces corrélations.

Nous avons, en fin de compte, sept chars du 46e BCC à qui il n'est pas possible, à l'heure actuelle, d'attribuer un numéro avec certitude. Ce sont, par ordre alphabétique : *Aramis, D'Artagnan, Beaumanoir, Bournazel, Gascogne, Jean-Bart* (il en existe deux autres sous ce nom) et *Porthos*.

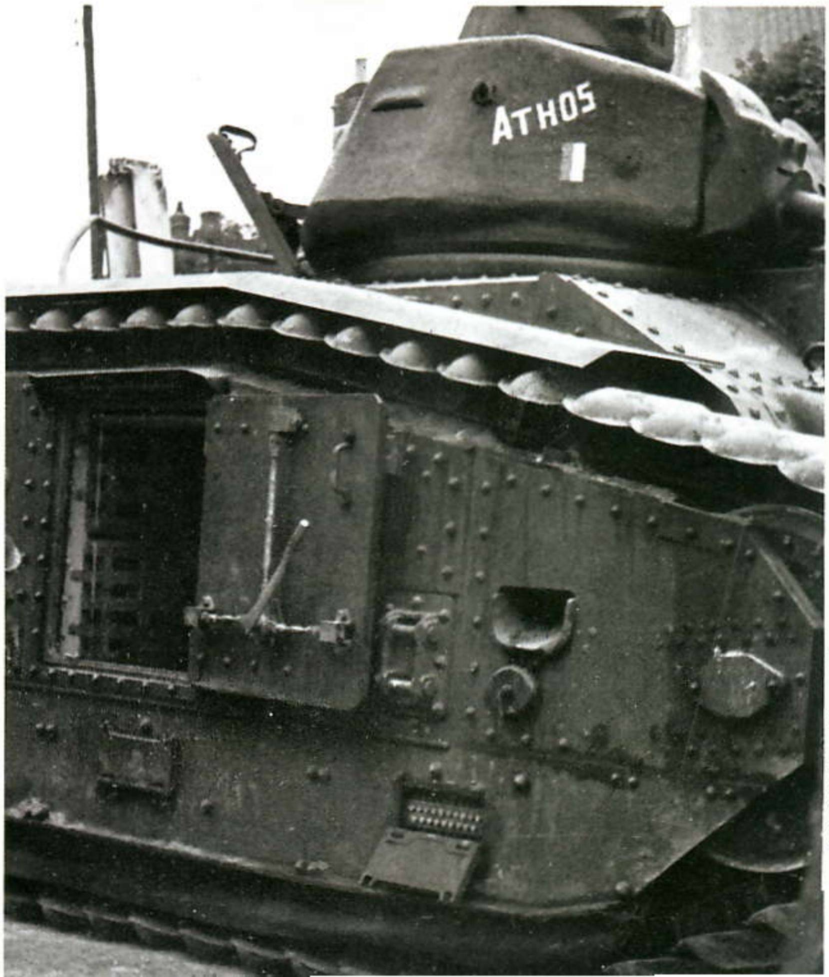
LE SEUL CERTAIN DES QUATRE MOUSQUETAIRES



Le 406 *Athos* est l'un des rares chars B 1*bis* à porter son nom en oblique sur la tourelle.

Illustration Éric Schwartz
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007 - Échelle 1/35

Équipage du 406 *Athos*.
***Chef de char :* adjudant-chef Louis Poupenez**
***Pilote :* sergent Eugène Chatagnon**
***Aide-pilote :* caporal-chef Louis Gueydon**
***Radio :* ?**



Coll. Stéphane Bonnaud

NOTE DE F. VAUVILLIER

2. Le char *Beauséjour*, attesté par la petite photographie décrite par Roger Avignon, aurait appartenu selon toute logique au « 7e bataillon » de fabrication (nom de hauts-lieux de 1914-1918, nos 376 à 410). Dès lors, rien n'interdit de penser qu'il s'agisse bien du **406** *Athos*, présumé ex-*Beauséjour* (le numéro donné par Lavirotte étant en ce cas exact), le char ayant été rebaptisé du nom d'une figure militaire, suivant l'usage majoritaire au 46e BCC.

L'énigme des deux *Faidherbe*

L'affaire est maintenant bien connue : grâce aux photographies, nous savons qu'ont existé deux chars *Faidherbe* distincts et incontestables, portant les numéros **483** et **537**.

Or, il n'existe aucune trace d'un deuxième *Faidherbe* dans les dossiers des chars B et des unités qui en ont été dotées. Le char **483** demeure donc un parfait inconnu, malgré les photographies le représentant (➡ *GBM 77 page 34).*

Pour le char **537**, le mystère est presque entièrement levé. En voici l'histoire, brièvement résumée.

Ayant perdu tous ses chars au combat en Belgique, le **28e BCC** retraite puis est dirigé, le 25 mai 1940, à Guyancourt, dans la région de Versailles. Les 28 et 29 mai, 34 chars B 1*bis* neufs lui sont livrés pour sa reconstitution. Le **537** figure bien dans la note n° 3247/2 indiquant les « *numéros matricules des chars perçus depuis le 10 mai* » (➡ *GBM 77 page 31).*

Affecté à la compagnie d'échelon et remis à son équipage dans la nuit du 4 au 5 juin en forêt d'Halatte, entre Senlis et Pont-Sainte-Maxence au nord, le **537** *Faidherbe* est ensuite détaché à la 2e compagnie du capitaine Jacques Bruneau (fils du général commandant la 1re DCr). Les actions de combat auxquelles le *Faidherbe* participe sont les suivantes :

9 juin : ayant formé section avec le *Turenne* et le **856** *Lannes* (sous le commandement du lieutenant Raymond Naso à bord du **539** *Drouot*), le *Faidherbe*, en compagnie du *Turenne*, attaque des chars ennemis apparus à 19 h 15 à l'ouest de Nointel (5 km est de Clermont). Les Panzer se dérobent et leur échappent.

12 juin : à la pointe du jour, la 1re demi-brigade de la 1re DCr contre-attaque à 12 km au sud de Senlis, partant du bois de Saint-Laurent et de celui attenant le sud de Plailly. Les chars, dont le *Faidherbe*, parviennent au bord de l'Oise et redonnent aux fantassins tout le terrain perdu.

13 juin : le bataillon tient le canal de l'Ourcq, à Claye-Souilly. Dans la matinée, une colonne motorisée allemande marchant à vive allure arrive par la route en ligne droite qui aboutit au pont de Souilly. Les chars **537** *Faidherbe* et **470** *Condé*, camouflés à la lisière d'un petit bois au nord de la ville, à 200 m du canal de l'Ourcq, laissent approcher la colonne jusqu'au moment où, leur présence ayant été décelée, celle-ci ouvre le feu. La réplique des deux chars B est immédiate : en trois quarts d'heure, aux canons de 75 et de 47 et à la mitrailleuse, la colonne allemande est mise hors de combat.

Telle sera la dernière action de combat du **537** *Faidherbe.* Le 15 juin durant la retraite, victime d'avaries sérieuses, l'appareil doit être évacué sur l'intérieur et l'on perd alors sa trace, jusqu'à la découverte d'une photographie le représentant sur une route le long d'une zone boisée, avec un soldat allemand posant à sa droite.

Le sort du **537** *Faidherbe* reste à élucider. Son équipage, relevé après le combat de Souilly, n'en a pas eu connaissance directe. Son pilote, le sergent-chef Marcel Joly, affecté comme conducteur sur un poids lourd, apprendra que « *le Faidherbe a été détruit au cours d'un combat* », sans avoir d'autres détails puisqu'il avait rejoint la compagnie d'échelon.

Quant aux circonstances mêmes de la fin du *Faidherbe* jusqu'à présent indiquées (➡ *GBM 77 page 34, légende de la photo)*, il y a eu jusqu'à ce jour confusion entre deux chars. Car, au 28e BCC reconstitué, c'est le *Turenne* qui, le 15 juin 1940 dans l'après-midi, se mettant en place pour interdire le franchissement de la Seine par l'ennemi, se jette accidentellement dans un trou de carrière dissimulé par de la broussaille. Pressé par l'ennemi, l'équipage du *Turenne* réussit à faire un plan incliné, mais le moteur, resté trop longtemps dans une inclinaison dangereuse, ne peut être remis en route et, les Allemands arrivant, l'équipage est obligé de sacrifier l'appareil.

C'est la similitude de leur situation — un char tombé dans un trou — qui avait conduit à confondre durant des années le *Turenne* avec notre mystérieux **483** *Faidherbe* (n'appartenant pas au 28e BCC reconstitué), au sujet duquel l'enquête devra être poursuivie.

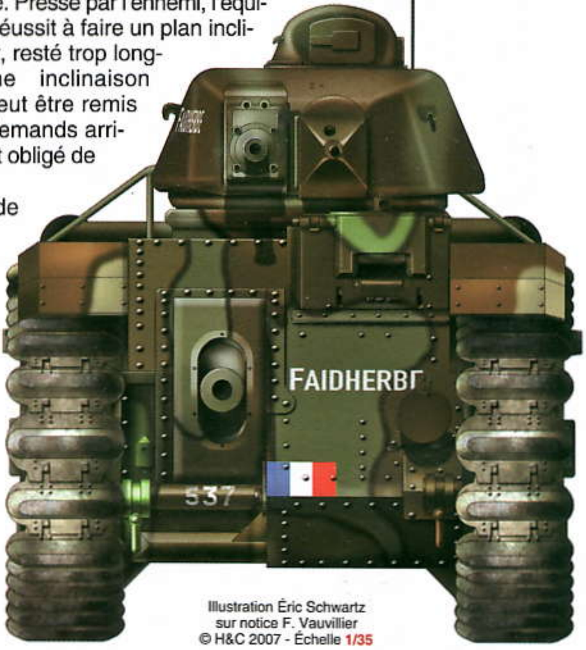
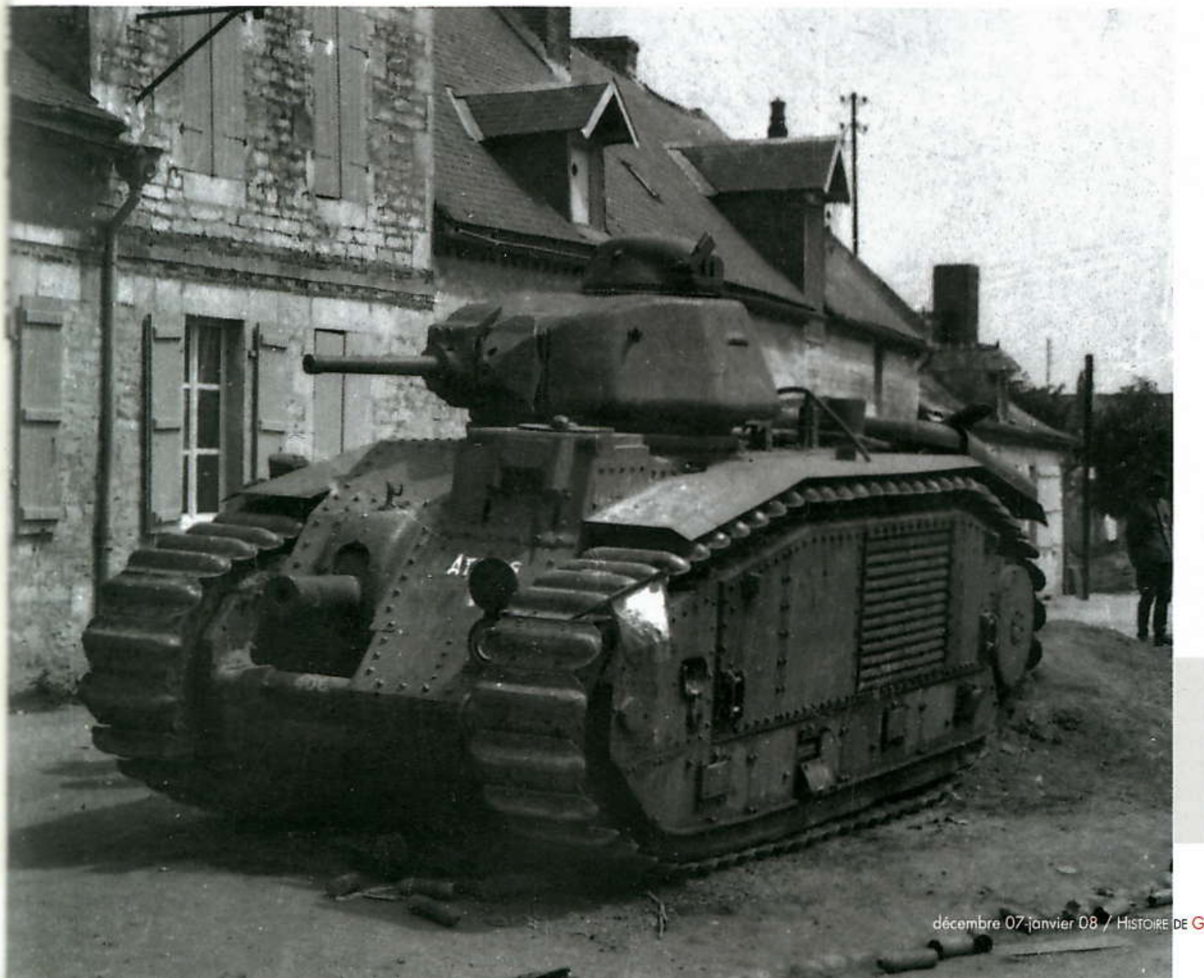


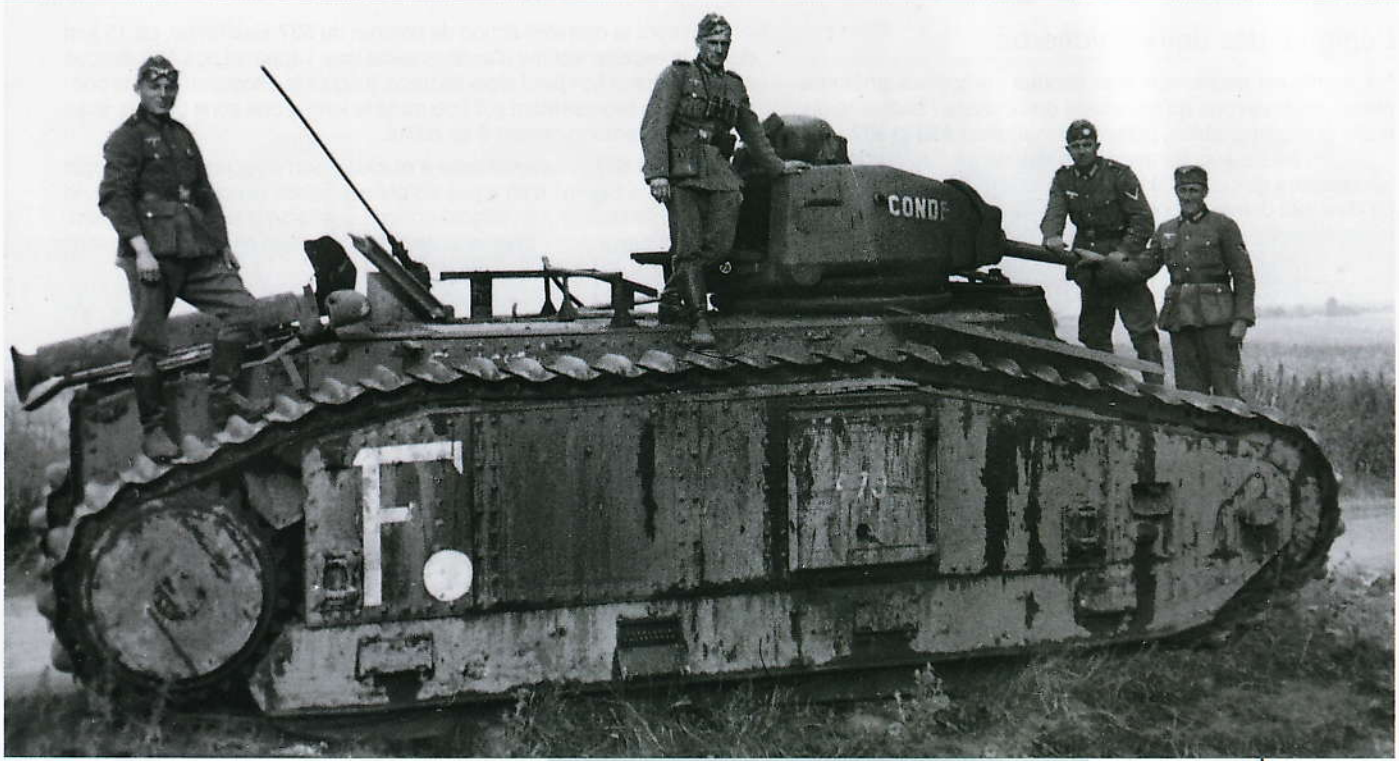
Illustration Éric Schwartz
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007 - Échelle **1/35**

Le 537 *Faidherbe* du 28e BCC reconstitué a été perçu fin mai 1940 à Satory. Pris en compte par la compagnie d'échelon, il sera ensuite détaché à la 2e compagnie. Cette vue de face est tirée d'une photographie déjà publiée dans nos pages (➡ *GBM 78 page 7).* **Le nom figurant aussi au côté droit de la tourelle est une simple supposition.**

Chef de char :
aspirant Gaston Marelle
Pilote :
sergent-chef Marcel Joly
Aide-pilote :
caporal-chef Lemaitre
***Radio :* sergent-chef**
Pierre Millepreux.

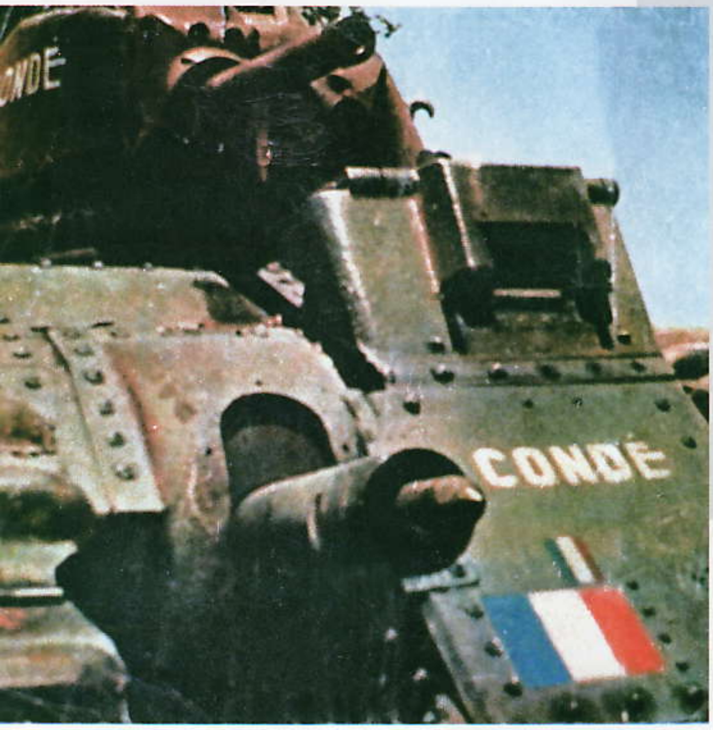


Le 406 *Athos*, 1re compagnie du 46e BCC. Le numéro apparaît presque distinctement sur le document ci-contre, montrant le char tombé en panne d'essence le 17 mai 1940 à Bucy-les-Pierrepont, après l'attaque sur Montcornet, et incomplètement sabordé le lendemain matin par son équipage.
(Coll. Stéphane Bonnaud)

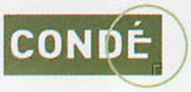


Le **470** *Condé* du 28e BCC reconstitué, perçu fin mai 1940 à Satory et affecté à la 3e section (indicatif F) de la 1re compagnie. Le 13 juin 1940 au pont de Souilly, ce char participe, avec le **537** *Faidherbe*, à la destruction de la colonne allemande relatée page précédente. Après ce combat, les deux chars reçoivent l'ordre de se replier sur le village et les équipages sont relevés. Le *Condé* est abandonné le 14 ou le 15 juin. *(Coll. Stéphane Bonnaud)*

LE 470



Sur le **470** *Condé*, la juxtaposition du petit drapeau tricolore (apposé en usine) et du grand drapeau, typique du 28e BCC reconstitué, est bien mise en évidence sur ce document en couleurs. Autre détail notable, le tracé particulier (caisse et tourelle) du « É » final. *(Coll. R. Avignon)*



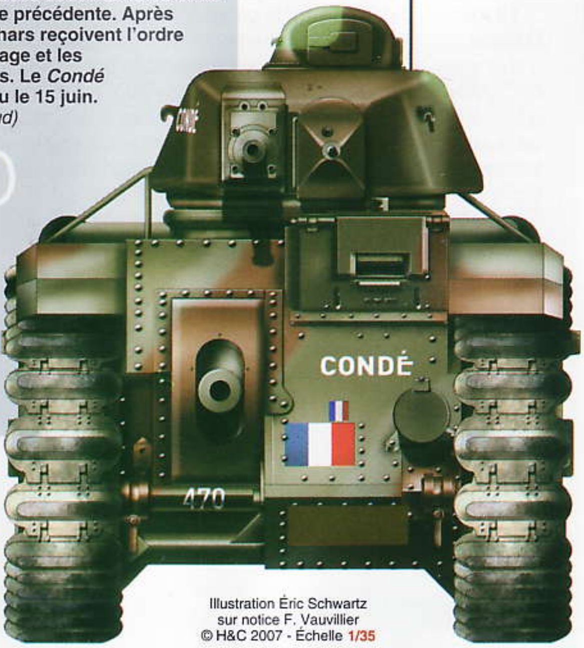


Illustration Éric Schwartz sur notice F. Vauvillier © H&C 2007 - Échelle 1/35

L'étau se resserre sur les *Condé*

Deux chars *Condé* sont formellement identifiés d'après des photographies que nous présentons ici :

– le **470** *Condé* (➡ *ci-dessus)*, qui appartient au **28e BCC reconstitué** et dont le numéro fait bien partie de la liste de ce bataillon ;

– le **477** *Condé* (➡ *page ci-contre)*, char jusqu'à ce jour mystérieux, dont nous parlerons un peu plus loin.

Il existe en outre, sur les listes Lemarié et Lavirotte, un autre *Condé*, indiqué comme portant le n° **423**, appartenant au **47e BCC**. Ce *Condé* est l'un des six chars perçus à Gien le 29 avril 1940 par le bataillon : c'est, à l'origine, celui du commandant Petit (47e BCC). *Pilote : adjudant-chef Barthélémy ; aide-pilote : caporal-chef Aulois ; radio : sergent Bigot.*

Suivons de plus près les derniers jours de ce *Condé* du 47e. Dans ses cahiers, le capitaine André Laude, chef d'état-major du bataillon, écrit, pour la date du 30 mai : « *pour l'attaque de 17 heures, le* Condé*, seul char disponible du 47e BCC, reçoit la mission de se joindre, sous le commandement du sous-lieutenant Bizet, aux chars disponibles du 46e BCC. Au cours de l'attaque, le* Condé *est mis hors de combat par l'artillerie ennemie, il est laissé sur les pentes du Mont Caubert* ». Une autre version du même auteur et pour le même jour, indique : « *Le* Condé *qui avait été remis en état, a attaqué avec les chars du 46. Il est mis hors de combat, le tourelleau arraché.* » Or, nous savons, par photographies, que c'est le *Crouy* qui a eu le tourelleau arraché.

Pour la situation du bataillon trois jours plus tard, le journal de marche du 47e BCC et les cahiers du capitaine Laude portent tous deux la même mention : « *3 juin, laissés en ligne chez l'ennemi : [...]* Condé *détruit, à évacuer par remorquage,* Crouy *tourelleau arraché...* »

Rien ne permet d'écrire que le *Condé* du 47e BCC, détruit chez l'ennemi, a pu être récupéré et évacué. Mais

Équipage du 470 *Condé* du 28e BCC reconstitué.

Chef de char :
sous-lieutenant Louis Latapie
Pilote :
caporal-chef Fiat
Aide-pilote :
chasseur Fournaise
Radio :
caporal Plancon.

Deux Condé sûrs, le troisième pisté mais introuvable : une magnifique énigme

a contrario, aucune photographie n'est venue, à ce jour, révéler l'existence, sur le Mont Caubert, d'une épave détruite portant le nom *Condé* et/ou le numéro 423.

Examinons maintenant l'affaire *Condé* du côté du **46e BCC**, grâce au carnet de route de Noël Grand. Pilote du char *Lieutenant de Gissac*, son appareil ayant été sabordé le 20 mai, Noël Grand passe sur le *Turenne* dans la nuit du 27 au 28 mai, par changement d'équipage. Il note : « *28 mai dans la nuit, réveil à 1 heure. Je reste avec Boiziau* [sergent radio] ***sur le* Condé**. *Participe à l'attaque sur cote 104 et Mont de Caubert du 29 mai 4 heures. Le soir, équipage relevé.* »

Noël Grand, décédé le 6 mars 1956, m'avait écrit ne pas avoir noté le numéro de ce char *Condé* et qu'il en ignorait la provenance.

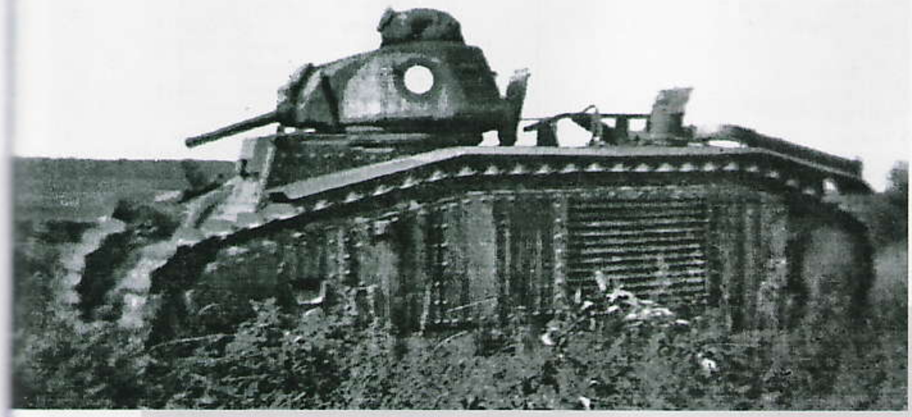
Voici donc l'apparition fugitive, au 46e BCC, d'un *Condé* inconnu et en surnombre. Or, quelques jours plus tard, l'on retrouve une seconde trace d'un *Condé* réputé appartenir au 46e BCC. Un état de situation émanant du PEB 7 (parc d'engins blindés de la 7e armée, où sont remis en état les chars) daté du 9 juin 1940, à 11 heures du matin, mentionne un *Condé* originaire du 46e BCC et l'indique « *en état de marche* ». L'atelier du PEB 7 se trouve alors à Rosny-sur-Seine. Le numéro de l'appareil n'est pas mentionné sur l'état.

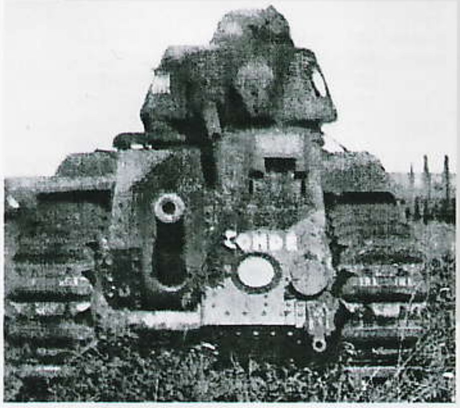
Mais par chance — elle vient à notre secours de temps à autre — une information toute récente vient de surgir : les photographies présentant le **477** *Condé* à cocardes ont été localisées. L'appareil abandonné se trouvait « *près de Rosny-sur-Seine (78), à 5 km ouest de Mantes* ». Ainsi, il s'agit bien du *Condé* du 46e BCC, resté dans la zone qui avait accueilli le PEB 7 avant son repli. Que lui est-il arrivé, nous l'ignorons.

Au bilan, peut-être encore provisoire, de cette enquête, nous aurions donc :

423 *Condé* du 47e BCC [3] *(pas de photo)*
470 *Condé* du 28e BCC reconstitué *(photos)*
477 *Condé* du 46e BCC [3] *(photos)*

Et le grand Condé rejoindrait le général Cambronne, le chevalier Bayard et le corsaire Jean Bart dans la courte liste des héros français ayant donné leur nom à **trois** chars B distincts. Mais comment en être sûr ? [3] ■





Les photographies du 477 *Condé* à cocardes ont été formellement localisées, non loin de Rosny-sur-Seine. Ce char réputé être du 46e BCC, pourrait-il être le même que le *Condé* du 47e BCC ? L'énigme demeure. L'épave du 477 montre un char ne présentant pas de dommages de combat apparents. Et sa peinture semble très fraîche.
(Documents et localisation B. Renoult, renseignement recueilli par F. Vauvillier)

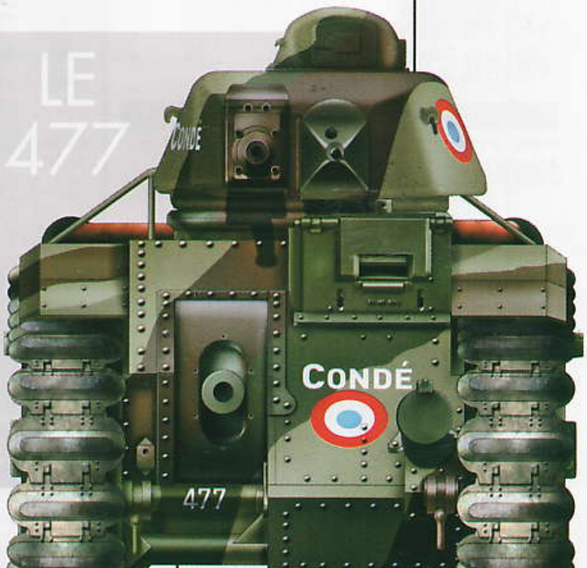
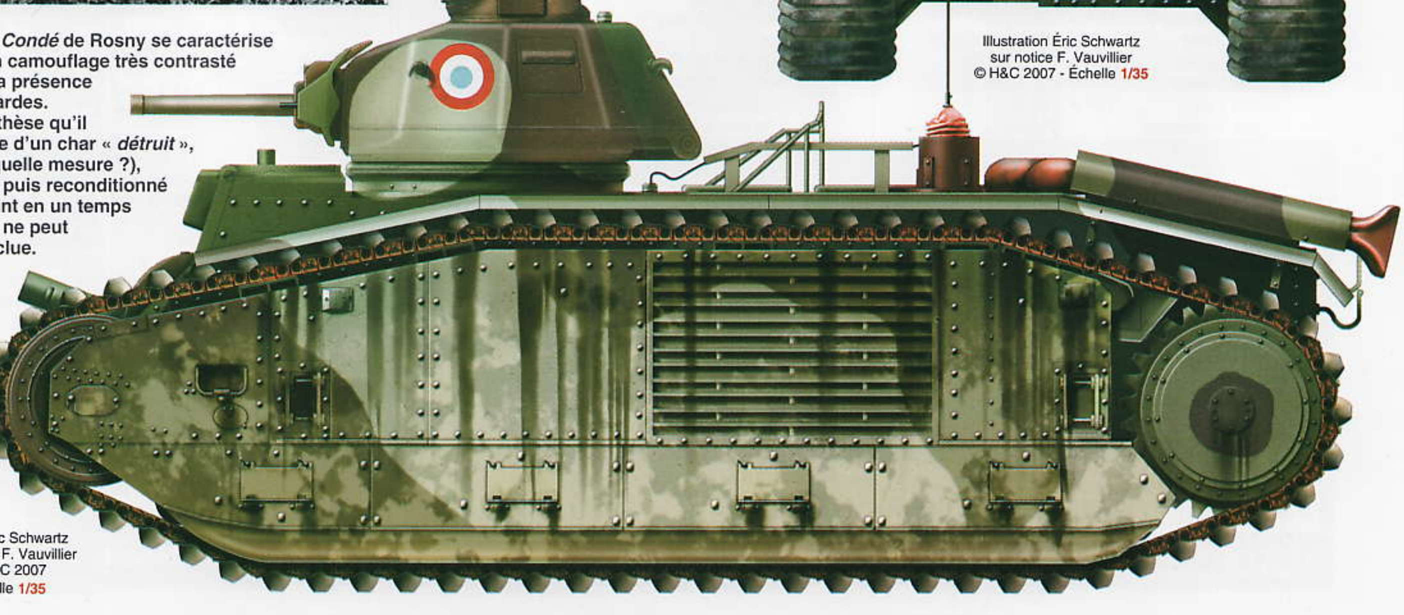


Illustration Éric Schwartz
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007 - Échelle 1/35



Le *Condé* de Rosny se caractérise par son camouflage très contrasté et par la présence de cocardes. L'hypothèse qu'il s'agisse d'un char « *détruit* », (dans quelle mesure ?), évacué puis reconditionné et repeint en un temps record, ne peut être exclue.

Profil Éric Schwartz
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

NOTE DE F. VAUVILLIER

[3] S'il y a bien eu trois *Condé*, ceci modifie les listes données dans GBM 77 page 29, et crée un char supplémentaire, inopiné, au 46e BCC. À moins que le *Condé* du 47e et celui du 46e n'aient fait qu'un ? Mais il faudrait en ce cas admettre que le *Condé* « *détruit* » le 30 mai sur le Mont Caubert ait été évacué le 4 juin (comme prévu) et que le PEB 7 ait pu le déclarer « *en état de marche* » le 9. Une sacrée prouesse... Si tel était le cas, nous pourrions continuer d'attribuer le n° **423** à l'un des sept mystérieux du 46e, comme nous en avions émis l'hypothèse dans GBM 77.

Const. N° Nom Unité *au départ au feu*

CHARS B 1

NOMS DE PROVINCES ET DE VILLES (« 1er bataillon »)

Six marchés totalisant 35 chars (dont 34 au standard B 1)

Marchés n° 216, 215 et 217 D/P du 18 mars 1927

Const.	N°	Nom	au départ	Unité	au feu
R	101	Ile-de-France		(transformé en B1 *ter*)	
R	102	Armorique			
FCM	103	Lorraine	→	347e	

Marchés n° 30 D/P (16 mars 1934), 1029 D/P (26 décembre 1934) et 1891 D/P (8 octobre 1936)

R	104	Verdun	→	Cie 3/37	
R	105	Strasbourg			
R	106	Metz	→	347e	
R	107	Reims			
R	108	Dixmude			
R	109	Nancy	→	347e	
R	110	Belfort	→	347e	
R	111	Dunkerque	→	347e	
R	112	Mulhouse	→	Cie 3/37	
R	113	Colmar			
R	114	Bretagne			
R	115	Ardennes			
R	116	Normandie	→	347e	
R	117	Vendée	→	347e	
R	118	Auvergne	→	347e	
R	119	Béarn	→	347e	
FCM	120	Franche-Comté			
FCM	121	Bourgogne	→	347e	
FCM	122	Alsace	→	Cie 3/37	
FCM	123	Alpes			
FCM	124	Dauphiné			
FCM	125	Provence	→	347e	
R	126	Pyrénées	→	ECC	
R	127	Jura	→	Cie 3/37	
R	128	Flandres			
R	129	Languedoc			
R	130	Ile-de-France			
FCM	131	Touraine			
FCM	132	Poitou	→	Cie 3/37	
FCM	133	Nivernais	→	347e	
FCM	134	Champagne			
FCM	135	Morvan			

CHARS B 1*bis*

NOMS DE PROVINCES, COLONIES ET VILLES («2e bataillon»)

Marché n° 1891 D/P (2e lot) du 8 octobre 1936

R	201	France		15e BCC	→ Cie 3/37
R	202	Algérie		15e BCC	→ 349e
R	203	Maroc		15e BCC	
R	204	Tunisie		15e BCC	
R	205	Indochine		15e BCC	
R	206	Madagascar		15e BCC	
R	207	Martinique		15e BCC	
R	208	Guadeloupe		15e BCC	→ 348e
R	209	Sénégal		15e BCC	
R	210	Tonkin		15e BCC	
R	211	Cochinchine	15e →	8e BCC	
R	212	Cambodge		15e BCC	
R	213	Aquitaine (1er)		15e BCC	
R	214	Corse		15e BCC	
R	215	Savoie		15e BCC	
R	216	Anjou		15e BCC	→ 349e
R	217	Cantal		15e BCC	→ Cie 3/37
R	218	Vosges		15e BCC	
R	219	Ouessant	15e →	8e BCC	
R	220	Paris	15e →	8e BCC	→ 348e
R	221	Lyon		15e BCC	
R	222	Rouen	15e →	8e BCC	
R	223	Lille	15e →	8e BCC	
R	224	Besançon		15e BCC	
R	225	Grenoble		15e BCC	
R	226	Toulouse	15e →	8e BCC	
R	227	Bordeaux		15e BCC	→ 348e
R	228	Nantes		15e BCC	
R	229	Brest	15e →	8e BCC	
R	230	Rennes		15e BCC	
R	231	Dijon	41e →	instruction, Bourges	
R	232	Amiens	15e →	8e BCC	→ Cie 3/37
R	233	Nice		15e BCC	→ 348e
FCM	234	Marseille		15e BCC	
FCM	235	Toulon		15e BCC	

NOMS DE BATEAUX DE GUERRE (« 3e bataillon »)

Marché n° 61 980 D/P du 1er mai 1937

R	236	Glorieux		8e BCC	
R	237	Héros		8e BCC	
R	238	Hardi		8e BCC	
R	239	Impétueux		8e BCC	
R	240	Indomptable		8e BCC	
R	241	Triomphant		8e BCC	
R	242	Victorieux		8e BCC	
R	243	Intrépide		8e BCC	
R	244	Audacieux		8e BCC	
R	245	Lunéville *ex-Malin*		8e BCC	→ Cie 3/37
R	246	Téméraire		8e BCC	→ Cie 3/37
R	247	Redoutable		8e BCC	
R	248	Courageux		8e BCC	
R	249	Rapide		8e BCC	
R	250	Adroit		8e BCC	
R	251	Fantasque	ECC →	347e	→ Btn 8/15
ACT	252	Flamberge	8e →	15e BCC	→ Cie 3/37
ACT	253	Tromblon		8e BCC	→ Btn 8/15
ACT	254	Bombarde	8e →	15e BCC	→ Btn 8/15
ACT	255	Corsaire		8e BCC	
ACT	256	Pirate		8e BCC	
FAMH	257	Bourrasque	8e →	15e BCC	
FAMH	258	Foudroyant	8e →	15e BCC	
FAMH	259	Terrible		8e BCC	→ 348e
FAMH	260	Ouragan		8e BCC	
FAMH	261	Trombe		8e BCC	→ Cie 3/37
FCM	262	Tramontane	8e →	15e BCC	→ Btn 8/15
FCM	263	Sirocco		8e BCC	
FCM	264	Simoun		28e BCC	(1re DBr)
FCM	265	Mistral *ex-Bison*	8e →	15e BCC	
FCM	266	Tornade *ex-Lion*	8e →	15e BCC	
FCM	267	Tempête *ex-Panthère*	8e →	15e BCC	
FCM	268	Eclair *ex-Chacal*		8e BCC	
FCM	269	Tonnerre *ex-Tigre*		8e BCC	
FCM	270	Typhon *ex-Eléphant*		8e BCC	

NOMS DE VILLES DES COLONIES (« 4e bataillon »)

Marché n° 71 780 D/P (1er lot) du 1er février 1938

	271	Alger		28e BCC	
	272	Constantine		28e BCC	
	273	Oran		28e BCC	
	274	Bône	28e →	Btn 8/15	
	275	Philippeville		28e BCC	
	276	Ouargla		37e BCC	
	277	Fez		28e BCC	
	278	Rabat	28e →	Btn 8/15	
	279	Meknès		28e BCC	
	280	Casablanca		28e BCC	
	281	Marrakech		28e BCC	
	282	Tunis		28e BCC	
	283	Sousse		28e BCC	
	284	Bizerte		28e BCC	
	285	Kairouan		28e BCC	
	286	Sfax		28e BCC	
	287	Dakar		37e BCC	
	288	Konakry		28e BCC	
	289	Brazzaville		28e BCC	
	290	Yaoundé		28e BCC	
	291	Djibouti		28e BCC	
	292	Bingerville		28e BCC	
	293	Tananarive		28e BCC	
FCM	294	Tamatave		28e BCC	
FCM	295	Majunga		28e BCC	
FCM	296	Tombouctou		28e BCC	
FCM	297	Hanoï	28e →	Btn 8/15	
FCM	298	Saïgon		28e BCC	
FCM	299	Pondichéry		28e BCC	
FCM	300	Hué		28e BCC	
FCM	301	Fort-de-France		28e BCC	
FCM	302	La Basse-Terre		28e BCC	
	303	Papeete	28e →	?	
	304	Saint-Pierre		28e BCC	
	305	Nouméa		28e BCC	

NOMS DE FLEUVES ET RIVIERES (« 5e bataillon »)

Marché n° 71 780 D/P (2e lot) du 1er février 1938

	306	Seine		37e BCC	
	307	Loire		37e BCC	
	308	Garonne		37e BCC	
	309	Rhône		37e BCC	
	310	Meuse		37e BCC	
	311	Rhin		41e BCC	→ Cie 3/37
	312	Adour		37e BCC	
	313	Escaut	41e →	37e BCC	
	314	Sambre		41e BCC	
	315	Meurthe		41e BCC	
	316	Moselle		41e BCC	
	317	Doubs		41e BCC	
	318	Saône		37e BCC	
	319	Ain	41e →	37e BCC	
	320	Drôme		41e BCC	
	321	Isère		37e BCC	
	322	Durance		41e BCC	
	323	Var		37e BCC	
	324	Gard		37e BCC	
	325	Hérault		37e BCC	
	326	Dordogne	41e →	28e BCC	
	327	Lot		41e BCC	
	328	Tarn		41e BCC	
	329	Allier		37e BCC	
	330	Cher		37e BCC	
	331	Indre		37e BCC	
	332	Marne		37e BCC	
	333	Vienne		41e BCC	
	334	Oise		37e BCC	
	335	Ourcq		37e BCC	
	336	Yonne		41e BCC	
FCM	337	Eure		41e BCC	
	338	Charente		41e BCC	
	339	Aisne		41e BCC	
	340	Somme		41e BCC	

NOMS DE VIGNOBLES (« 6e bataillon »)

Marché n° 71 780 D/P, CA du 25 septembre 1938.

	341	Vougeot		41e BCC	
	342	Corton		41e BCC	
AMX ?	343	Pommard		49e BCC	→ 41e
	344	Volnay		41e BCC	
	345	Beaune		41e BCC	
	346	Meursault		41e BCC	
	347	Mercurey		49e BCC	
	348	Pouilly		49e BCC	
	349	Chablis		49e BCC	
	350	Fleurie		41e BCC	
	351	Muscadet		41e BCC	
	352	Vouvray	41e →	28e BCC	
	353	Bouzy		49e BCC	→ 41e
	354	Chinon		49e BCC	
	355	Bourgueil	49e →	28e BCC	
	356	Riquewihr		49e BCC	→ 41e
ACT	357	Ribauvillé		49e BCC	
	358	Jurançon		47e BCC	
?	359	........?........ *ex ?-Arbois*		46e BCC ?	
	360	Traminer		49e BCC	
AMX ?	361	Sylvaner		49e BCC	→ 41e
	362	Côtes-du-Rhône		49e BCC	→ 41e
	363	Lieutenant d'Harcourt *ex-Beaujolais*		46e BCC	
?	364	........?........ *ex-Sauternes*		?	
	365	Barsac		41e BCC	
	366	Graves		41e BCC	
	367	Médoc		49e BCC	
	368	Gaillac		49e BCC	
	369	Corbières		41e BCC	
	370	Pinard		41e BCC	
	371	Avize	CEI →	347e	→ Btn 8/15
	372	Vertus		41e BCC	
	373	Trépail *ex-La Thébaïde*		41e BCC	
	374	Villers-Marmery		41e BCC	
	375	Châteauneuf-du-Pape		41e BCC	

NOMS DE HAUTS-LIEUX DE 1914-1918 (« 7e bataillon »)

Marché n° 88 184 D/P du 21 mars 1939

	376	Tahure		49e BCC	
	377	Vauquois		41e BCC	
	378	Chambertin *ex-Chemin-des-Dames*		49e BCC	→ 41e
	379	Maury *ex-Moulin-de-Laffaux*		49e BCC	→ 41e
	380	Malmaison	49e →	47e BCC	
	381	Irouléguy *ex-Cambrai*		49e BCC	
	382	Toulal *ex-Méry-Belloy*		49e BCC	
	383	Kemmel		47e BCC	
	384	Saint-Michel		46e BCC	
R	385	Thiaucourt		49e BCC	
	386	Aït-Souala *ex-Les Éparges*		49e BCC	→ 41e
	387	Beni-Snassen *ex-Vimy*		49e BCC	→ 41e
	388	Arlay *ex-Forêt de la Woëvre*	(5e DBr)	49e BCC	→ 41e
FCM ?	389	Montbazillac *ex-Argonne*		49e BCC	
?	*390*	Montfaucon		46e BCC	
	391	Craonne		46e BCC	
	392	Mont-Cornillet		46e BCC	
	393	Staoueli *ex-Moronvillers*		49e BCC	
	394	Pauillac *ex-Mort-Homme*		49e BCC	

	395	Banyuls *ex-Douaumont*	49e BCC → 41e
	396	Hermitage *ex-Grand Couronné*	49e BCC
	397	Tavel *ex-Massiges*	49e BCC → 41e
	398	Berry-au-Bac	46e BCC
	399	Sampiero Corso *ex-Noyon*	46e BCC
?	400	........?........ *ex ?-Quéant-Drocourt*	46e BCC ? (hyp. FV)
	401	Béarn II *ex-Vaux*	37e BCC
FCM	402	Villers-Bretonneux	8e BCC → 3/37
	403	Crécy-au-Mont	47e BCC → 106e → 347e BIC
	404	Crouy	47e BCC
	405	Petit-Verly	47e BCC
	406	Athos	46e BCC
?		*ex-Beauséjour ?*	(hyp. FV)
AMX ?	407	Souain	37e BCC
	408	Ypres	37e BCC
	409	Yser	37e BCC
	410	Dardanelles	47e BCC

Noms de figures militaires (« 8e bataillon »)

Marché n° 98 105 D/P du 10 juillet 1939

	411	Armagnac *ex-Mal Foch*	49e → 28e BCC
	412	**5** Joffre	46e BCC
	413	Saint-Peray *ex-Mal Lyautey*	49e BCC → 41e
	414	Mal Pétain	46e BCC
	415	Quincy *ex-Franchet d'Esperey*	49e → 28e BCC
	416	Hautvillers *ex-Gouraud*	49e BCC
	417	Albert 1er	46e BCC
	418	Mangin (1er)	47e BCC
	419	Bayard (1er)	49e BCC → 41e
	420	Du Guesclin (1er)	46e BCC
	421	Vauban (1er)	46e BCC
	422	Turenne (1er)	46e BCC
?	*423*	Condé (3e) ou 477 ?	47e BCC ?
	424	Richelieu	47e BCC
	425	Jeanne d'Arc	47e BCC
	426	Vercingétorix (1er)	47e BCC
	427	La Fayette	348e CACC
?	*428*	Hoche (1er)	348e CACC ?
	429	Marceau (1er)	348e CACC
	430	Desaix	28e BCC reconstitué
	431	Bonaparte	28e BCC reconstitué
	432	Kléber (1er)	348e CACC
	433	Masséna (1er)	348e CACC
?	434	...(liste 28e)...	28e BCC reconstitué
	435	Jean Bart (2e)	47e BCC
	436	Tourville	47e BCC
	437	Surcouf (1er)	47e BCC
	438	Guépratte	37e BCC
	439	Guynemer	37e BCC
	440	Chef d'Esc. Bossut	46e BCC
	441	Général Monhoven	46e BCC
	442	Lieutenant de Gissac	46e BCC
	443	MdL Dumoutier *	46e BCC * pour Dumontier
	444	Chasseur Entziger *	46e BCC * pour Huntzinger
	445	Jean Mermoz	46e BCC

Noms divers (« 9e bataillon »)

Marché n° 98 208 D/P (1er lot) du 26 septembre 1939

	446	Jemmapes	47e BCC
	447	Valmy	47e BCC
	448	Nancy II	37e BCC
	449	Belfort II	37e BCC
	450	Aquitaine (2e)	46e BCC
	451	Poitou II	37e BCC
	452	Verdun II	37e BCC (PC 1re DCr)
	453	Bretagne II	37e BCC (PC arr. 1re DCr)
	454	Jura II	37e BCC (PC arr. 1re DCr)
	455	Cambronne (1er)	46e BCC
	456	Marengo	47e BCC
	457	Friedland	47e BCC
?	458	...(liste 28e)...	28e BCC reconstitué
	459	...(liste 28e)...	28e BCC reconstitué
	460	...(liste 28e)...	28e BCC reconstitué
	461	Vauban (2e)	28e BCC reconstitué
?	462	...(liste 28e)...	28e BCC reconstitué
	463	Davout (1er)	28e BCC reconstitué
	464	—	Dét. de Beaulieu
	465	—	Dét. de Beaulieu
?	466	........?........	46e BCC ?
	467	Nivernais II	37e BCC
	468	Vendée II	37e BCC
?	469	...(liste 28e)...	28e BCC reconstitué
	470	Condé (1er)	28e BCC reconstitué
?	471	...(liste 28e)...	28e BCC reconstitué
	472	...(liste 28e)...	28e BCC reconstitué
	473	...(liste 28e)...	28e BCC reconstitué
	474	Armor	46e BCC
?	475	........?........	46e BCC ?
	476	........?........	46e BCC ?
	477	Condé (2e)	46e BCC ?
	478	Eylau (1er)	47e BCC
	479	Ulm	47e BCC
?	480	...(liste 28e)...	28e BCC reconstitué

Noms divers (« 10e bataillon »)

Marché n° 98 208 (2e lot) du 26 septembre 1939

	481	**2** Vercingétorix (2e)	46e BCC
	482	Mangin (2e)	46e BCC
?	483	Faidherbe (1er)	?
	484	Lyautey	46e BCC
	485	Maginot	46e BCC
	486	Gaston de Foix	46e BCC
	487	Surcouf	28e BCC reconstitué
?	488	........?........	46e BCC ? (hyp. FV)
	489	Davout (2e)	348e
	490	Rivoli	47e BCC
?	491	...(liste 28e)...	28e BCC reconstitué
	492	Jean Bart (3e)	28e BCC reconstitué
FAMH	493	—	colonne évacuée vers Angoulème (hypothèse FV)
FAMH	494	—	
FAMH	495	—	
FAMH	496	—	
FAMH	497	—	
FAMH	498	—	
FAMH	499	—	1re CM/10e BCC (hyp. FV)
FAMH	500	—	1re CM/10e BCC (hyp. FV)
FAMH	501		non sorti ?
FCM	502	**0** Morvan	352e
	503	**8** *sans nom*	Btn 46/47
	504	**9** *sans nom*	Btn 46/47
	505	—	Btn 46/47
	506	—	Btn 46/47
FCM ?	507	—	1re CM/10e BCC (hyp. FV)
FCM ?	508	—	Btn 46/47
	509	Lodi	47e BCC
?	510	...(liste 28e)...	28e BCC reconstitué
	511	Duguesclin	28e BCC reconstitué
	512	**5** Arcole	47e BCC
?	513	...(liste 28e)...	28e BCC reconstitué
	514	Kellermann	28e BCC reconstitué
	515	Denfert	28e BCC reconstitué

Chars des commandes de mobilisation

A - 36 chars sur la tranche de 170 attribuée à Renault *(n° 516 à 685 présumés)*

	516	Augon	349e
	517	Esslingen	349e
	518	Alger	349e
?	519	...(liste 349e)...	349e
	520	...(liste 349e)...	349e
	521	...(liste 349e)...	349e
	522	...(liste 349e)...	349e
	523	Fleurus	349e
	524	Hohenlinden	349e
?	525	...(liste 349e)...	349e
	526	........?........	?
	527	Cambronne (2e)	348e
	528	Mal Lefebvre	348e
?	*529*	Lassalle	348e
	530	Ney (2e)	348e
	531	...(liste 28e)...	28e BCC reconstitué
	532	...(liste 28e)...	28e BCC reconstitué
	533	...(liste 28e)...	28e BCC reconstitué
	534	Bugeaud	28e BCC reconstitué
?	535	...(liste 28e)...	28e BCC reconstitué
	536	Marceau (2e)	28e BCC reconstitué
	537	Faidherbe (2e)	28e BCC reconstitué
?	538	...(liste 28e)...	28e BCC reconstitué
	539	Drouot	28e BCC reconstitué
R	540	**1** *sans nom*	352e
R	541	**2** Bayard (3e)	352e
R	542	**3** Auvergne	352e
R	543	**4** Saint-Georges	352e
R	544	**5** *sans nom*	352e
	545	**0** *sans nom*	Btn 46/47
	546	« L'Étoile » *aurait dû s'appeler Aramis II*	Btn 46/47
	547	—	Btn 46/47
	548	—	Btn 46/47
	549	—	Dét. de Beaulieu
?	550	—	?
	551	*(et non pas 552)*	pris sur chaîne à Billancourt par un pilote du 8e BCC

B - 10 chars sur la tranche de 50 (+ 20 ex-FAMH) attribués à l'AMX *(n° 686 à 735 et 736 à 755)*

	736	**1** *sans nom*	Btn 46/47
	737	**7** Charlemagne	352e
	738	**8** Roland	352e
	739	Cambronne (3e)	28e BCC reconstitué
	740	**9** Olivier	352e
	742	—	Btn 46/47
	743	—	Dét. de Beaulieu
	746	—	Dét. de Beaulieu
	747	—	Dét. de Beaulieu
	749	—	Dét. de Beaulieu

C - 6 chars sur la tranche de 20 attribués à Schneider *(n° 856 à 875)*

	856	Lannes	28e BCC reconstitué
	857	**6** Chasseur Chichera	352e
?	858	—	colonne Angoulème (hyp. FV)
	859	—	Dét. de Beaulieu
?	860	—	colonne Angoulème (hyp. FV)
	861	—	colonne Angoulème (hyp. FV)

D - 3 chars sur la tranche de 40 attribués aux FCM *(n° 876 à 915)*

?	876	—	1re CM/10e BCC (hyp. FV)
	877	—	1re CM/10e BCC (hyp. FV)
	878	—	1re CM/10e BCC (hyp. FV)

RÉCAPITULATION DES ÉNIGMES POSÉES PAR LA LISTE NUMÉRIQUE ET NOMINATIVE DES CHARS B 1*bis*

Chars du 46e BCC à numéro inconnu

000	Aramis
000	D'Artagnan
000	Beaumanoir
000	Jean Bart (1er)
000	Porthos
000	Gascogne
000	Bournazel

À attribuer (hypothèse, car numéros non cités dans les documents du 46e BCC) :

nos 359, 400, 423, 466, 475, 476 et 488

NB : le 423 (listé au 47e BCC) n'est attribuable que s'il n'y eut que deux *Condé*, et non pas trois.

Char du 47e BCC à numéro inconnu

000	Calais

NB : l'hypothèse du 526 n'est plus retenue

Char du 49e BCC à numéro inconnu

000	Frontignan → 41e (en juin)

NB : antérieurement donné comme 393, mais ce numéro est celui du *Staoueli*, antérieurement donné comme 364 *(→ GBM 78, page 7, information A. Misner)*. Il y a une permutation circulaire à opérer, qui affecte peut-être le (390 ?) *Montfaucon* du 46e BCC.

Chars de la 349e BCC à numéro non corrélé

R	*000*	Eckmühl
R	*000*	Eylau (2e)
R	*000*	.......?.......
R	*000*	Austerlitz
R	*520 ?*	Auerstaedt

À attribuer (liste sûre de 5 numéros) :

nos 519, 520, 521, 522 et 525

Chars du 28e BCC reconstitué à numéro non corrélé

	000	D'Assas
	000	Augereau
	000	D'Aumale
	000	Baraguay
	000	Bayard (2e)
	000	Berthier
	000	Canrobert
FCM	*000*	Chanzy
	000	Gallieni
	000	Hoche (2e)
	000	Jourdan
	000	Kléber (2e)
	000	Masséna
	000	Murat
	000	Ney
	000	Suffren
	000	Turenne (2e)
	000	Villars

À attribuer (liste sûre de 18 numéros) :

nos 434, 458, 459, 460, 462, 469, 471, 472, 473, 480, 491, 510, 513, 531, 532, 533, 535 et 538.

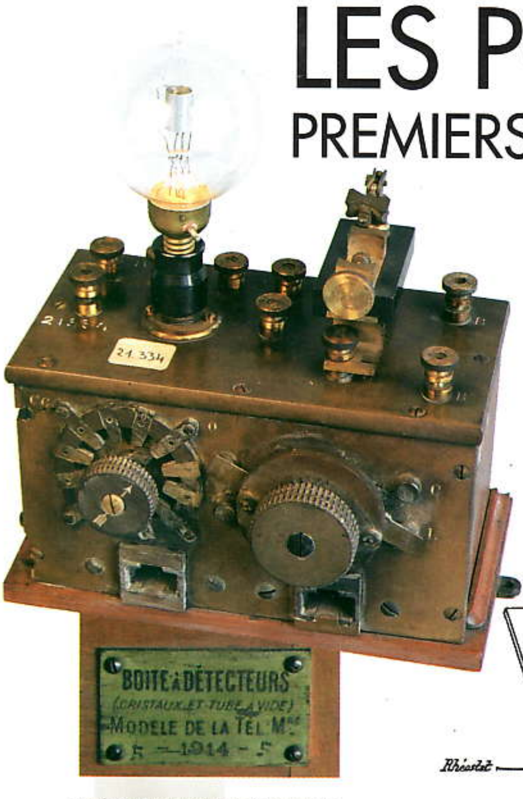
(hyp. FV) = hypothèse formulée par François Vauvillier

LES POSTES E 10
PREMIERS ÉMETTEURS-RÉCEPTEURS À LAMPES

Qui se souvient de Paul Pichon ? Et pourtant, ce déserteur a fait gagner à la France les quelques mois qui lui ont permis, ainsi qu'à ses alliés, de dominer l'adversaire, dès 1915 et jusqu'à la fin du conflit, dans le domaine de la TSF.

L'invention de l'audion (lampe à trois électrodes, appelée par la suite triode) par l'américain Lee de Forest — qui dépose un brevet en janvier 1907 — n'a pas bouleversé le monde scientifique. Technicien de génie mais déplorable commercial, de Forest ne saura pas valoriser ses découvertes et réalisations (tel un amplificateur à trois étages dès 1912). De nombreux laboratoires travaillent néanmoins sur le sujet aux États-Unis et déposent des brevets d'application (détectrice à réaction en 1913) mais il faudra attendre 1914 pour les premières réalisations industrielles.

En France, Gustave Ferrié et son équipe de la radiotélégraphie militaire s'intéressent aux travaux de Lee de Forest et lui offrent en 1908 la tour Eiffel pour procéder à des essais. Au début de 1914, Ferrié est en voyage d'études aux États-Unis et a connaissance des travaux entrepris sur l'audion. Il rencontre en particulier Fessenden qui travaille sur un amplificateur à trois étages pour la détection des sous-marins. Il obtiendra même, quelques mois plus tard, un amplificateur complet ramené des États-Unis par Girardeau (patron de la jeune SFR). Tout restera cependant dans un placard et il faudra attendre l'intervention de Paul Pichon.



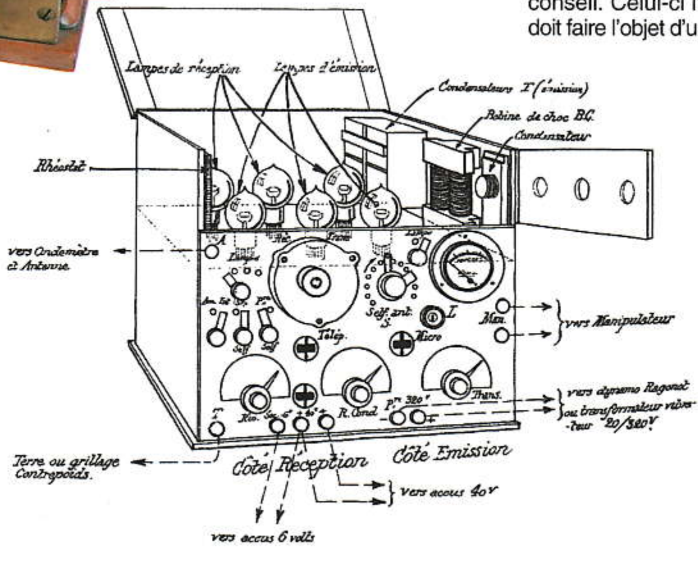
Daté de 1914 (derniers mois de l'année vraisemblablement), voici le premier appareil français connu, équipé d'une lampe audion prototype. Il s'agit d'une boîte de détection mixte (galène ou audion dont on utilise ici la capacité de détection par la grille) qui suit généralement une « boîte » de réception. *(Musée des arts et métiers, photo A. Salles)*

Une lampe TM de série (montage horizontal). Les culots des lampes TM sont en cuivre pendant la Grande Guerre, en laiton après. *(Photo A. Salles)*

Des audions en monnaie d'échange

Pichon, citoyen français qui avait « oublié » de faire son service militaire, est employé au service des brevets de la compagnie Telefunken. À la déclaration de guerre, de retour des États-Unis, il se trouve bloqué en Angleterre, ne pouvant rejoindre l'Allemagne. Aux États-Unis, il a obtenu pour le compte de son employeur des exemplaires récents d'audions. Il se présente auprès du directeur de la compagnie Marconi pour obtenir conseil. Celui-ci l'incite à rentrer en France même s'il doit faire l'objet d'une peine de prison. Pichon, qui connaît Ferrié, prend contact avec ce dernier et négocie avec succès son retour en échange du dossier technique qu'il possède sur les audions et de quelques exemplaires de cette lampe. Si Ferrié n'a pas, par le passé, fait montre d'une très grande réactivité sur le sujet, il déclenche cette fois-ci immédiatement une campagne d'essais sur l'audion qu'il confie au professeur physicien Max Abraham. Pour la petite histoire, Ferrié, en s'entretenant avec Girardeau au sujet de Pichon, se verra rappeler par ce dernier qu'il dispose d'un amplificateur à audions complet dans son placard.

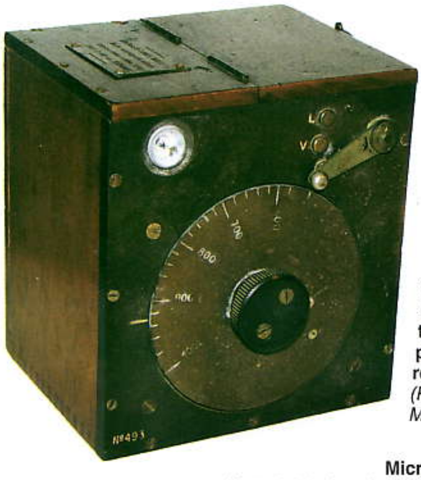
Les essais réalisés par Abraham étant concluants, Ferrié décide de pousser les études avec pour



Vue d'ensemble des différents organes, commandes et raccordements. *(Coll. A. Salles)*

Aimé Salles
chef de projet
IRMA
(Inventaire Radios Militaires Anciennes)
irmaproject@free.fr

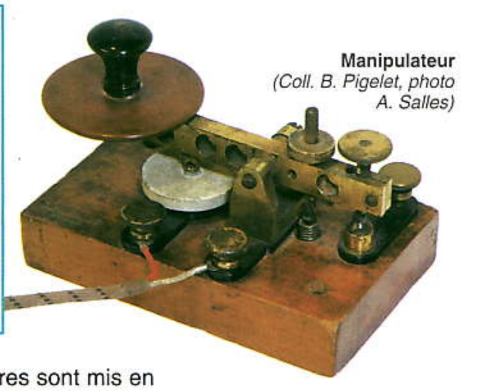
Au 8e génie en manœuvre vers Nantes en 1927. Le poste visible est un E 10 avion dans une configuration terrestre non homologuée, comparable à celle d'un E 10 artillerie ou E 10*bis*. L'E 10 avion reste utilisable à terre, mais ses performances se trouvent alors réduites. La photo montre en particulier une boîte de rechange pour six ampoules TM dans lesquelles chaque TM est soigneusement emballée. *(Collection E. Klamerek)*



Le contrôleur d'ondes type T qui accompagne tous les E 10 pour leurs réglages. *(Photo J.-M. Mathieu)*

Écouteur *(Coll. B. Pigelet, photo A. Salles)*

Microphone *(Coll. B. Pigelet, photo A. Salles)*



Manipulateur *(Coll. B. Pigelet, photo A. Salles)*

objectif de réaliser un audion fabricable industriellement. Pour cela, il constitue autour d'Abraham une équipe de spécialistes (dont le physicien Beauvais et l'ingénieur Biguet) qu'il installe « *à l'abri des combats* » dans la station TSF de Lyon-La Doua (double de la Tour Eiffel) nouvellement constituée et placée sous la responsabilité du capitaine Michel Péri. Dès fin octobre 1914, un premier prototype d'audion français est réalisé et breveté. Il faudra cependant attendre février 1915 pour qu'une première présérie d'une version améliorée puisse être réalisée dans les usines Grammont à Lyon [1]. Ces premières lampes à montage vertical et culot à vis restent fragiles et supportent difficilement les transports. Elles permettent cependant le démarrage tous azimuts des études sur des amplificateurs, des détecteurs (par la grille) et des oscillateurs.

La lampe du modèle définitif, rebaptisée TM (pour *télégraphie militaire*), sort de production en novembre 1915. Elle se présente sous la forme d'une ampoule de verre sphérique, comparable aux lampes à incandescence de l'époque, avec un queusot sur son dessus (ayant permis de réaliser le vide). Le support est à quatre broches montées sur une embase en porcelaine cerclée d'une bague de cuivre (de laiton après guerre). Le montage des électrodes est du type horizontal beaucoup moins fragile que le montage initial. Le filament de chauffage au centre est en tungstène, la grille en molybdène qui l'entoure se présente sous la forme d'un ressort à boudin, enfin une plaque cylindrique en nickel entoure le tout pour constituer la plaque. Les performances sont extraordinaires pour l'époque avec coefficient d'amplification de 10 et une pente de 0,4 mA/V.

La production initialement réalisée par Grammont (marque *Fotos*) sera aussi confiée par la suite à la Compagnie des lampes à Paris (marque *Metal*). En 1916, 100 000 lampes TM seront fabriquées, et la production atteindra 1 000 lampes par jour à l'armistice. La radioélectricité moderne est née : elle s'affranchit des solutions sans avenir (l'étincelle) dont elle avait quasiment épuisé les possibilités [2]. La disponibilité d'une lampe reproductible et fabricable en grande série ouvre la voie à des réalisations de toutes sortes, amplificateurs, récepteurs et émetteurs que l'on se hâtera de mettre en service au plus vite sur le front et à l'arrière, y compris chez nos alliés.

L'E 10 dont les premiers exemplaires sont mis en service à la fin 1917 marque probablement le mieux les progrès considérables réalisés en un peu plus de trois ans, après le rocambolesque retour en France de Paul Pichon. Ces progrès sont dus, bien entendu, à l'équipe de physiciens et d'ingénieurs mobilisés autour de Ferrié, aux industriels mais aussi au 8e régiment du génie (créé le 1er janvier 1913) sur lequel reposera la formation des personnels à une technique complètement nouvelle et à la mise en place du matériel.

Description de l'E 10

L'E 10 est un émetteur-récepteur, c'est-à-dire qu'il intègre dans un même boîtier, très compact pour l'époque (400 x 230 x 300 mm), un émetteur et un récepteur. Il fonctionne à l'alternat. Il émet en ondes entretenues en télégraphie pure ou en téléphonie (mode de fonctionnement exceptionnel). En réception, il peut recevoir les ondes amorties (appareils les plus courants lors de son introduction) et les ondes entretenues.

Il se présente sous la forme d'une boîte en bois dont le panneau avant en ébonite porte les organes de commande et de raccordement. La boîte dispose d'un volet en face avant et d'un couvercle sur le dessus qui permettent d'accéder aux lampes.

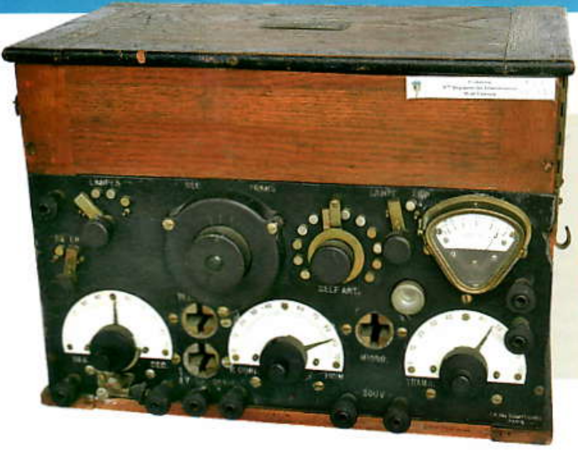
L'ensemble comprend six lampes du type TM. L'émetteur est un auto-oscillateur constitué de trois lampes en parallèle. Il comprend une self d'antenne dont la valeur peut être modifiée par plots pour permettre l'adaptation de l'antenne. La manipulation s'effectue sur le circuit plaque. La modulation par un micro à charbon éventuel se fait par la grille. Un ampèremètre permet de mesurer le courant plaque. Le récepteur comprend trois lampes. La première est montée en détectrice hétérodyne (appelée autodyne). Les deux autres lampes sont montées en amplificatrices basses fréquences (couplage à transformateurs BF). Le circuit d'antenne est accordé par un condensateur variable et couplé à un circuit accordé secondaire réglable lui aussi par un condensateur variable. Le montage autodyne permet de déclencher, par couplage entre la sortie de la lampe détectrice et le circuit d'accord secondaire, des oscillations qui « battent » avec les oscillations en ondes entretenues provenant de l'antenne. Pour la

Boîte de rechange de six lampes TM. *(Coll. M.G.)*

NOTES

[1] François Grammont, patron de cette usine spécialisée dans les lampes d'éclairage, est démobilisé à cette intention.

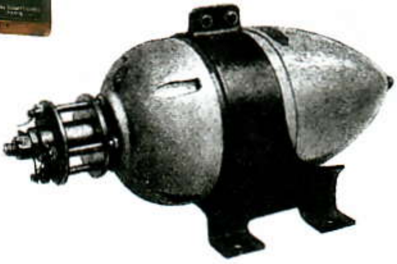
[2] La technologie à étincelles continuera néanmoins à progresser et les émetteurs à étincelles ou à « arc Poulsen » resteront encore plusieurs années les seuls dans le domaine des grandes puissances, dans l'attente de lampes de puissance pour constituer des émetteurs à ondes entretenues.



POSTE RADIO Type
λ= 550 A 750
Mle DE LA RADIOTELEGRAPHIE Mle
1919 N° 948
du
Degré du c
secc

L'E 10 avion, vue générale et détail de son étiquette. *(Coll. 8e rgt de transmissions, photo A. Salles)*

réception des ondes amorties ou modulées, la lampe autodyne fonctionne en simple détectrice. L'écoute se fait sur casque. Le poste est alimenté en 320 V pour la haute tension émission, 40 V pour la haute tension réception et 6 V pour le chauffage des lampes.



La dynamo R, équipée d'une hélice monopale et montée sur une aile de l'avion, assure l'alimentation en HT de l'émetteur E 10 avion.

Il existe quatre types d'appareils E 10. Tous les appareils E 10 présentent, à quelques détails près, le même aspect extérieur et se distinguent les uns les autres par la couleur de la bande de peinture qui ceinture le couvercle. On distingue ainsi :

• l'E 10 ou E 10 avion	bande bleue
• l'E 10 artillerie	bande rouge
• l'E 10*bis*	bande jaune
• l'E 10*ter*	bande noire

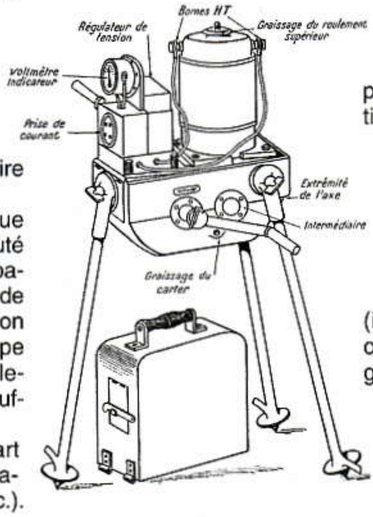
À l'exception de l'E 10 artillerie, ils présentent tous le même schéma de principe ; en revanche, ils utilisent des bobinages de dimensions différentes. L'E 10 artillerie s'appuie quant à lui sur un schéma différent en émission. Son schéma est comparable à l'E 3 C.

Les organes de raccordement et de commande sont situés sur la face avant en ébonite. L'ensemble laisse une impression de complexité qui a dû dérouter plus d'un sapeur télégraphiste, même si la disposition des commandes s'inscrit dans une cohérence technique. À droite se trouvent les organes de l'émetteur et à gauche ceux du récepteur. On distingue en effet pour l'essentiel, de gauche à droite :

- en bas de la face avant, une série de douilles pour le raccordement des sources d'alimentation et la prise de terre ;
- au niveau immédiatement supérieur, les commandes des condensateurs variables du circuit oscillant d'émission et des circuits primaire et secondaire de réception ;
- en haut, l'appareil de mesure du courant plaque (dans certains cas un commutateur à plot est rajouté à côté de l'appareil pour mesurer sur ce même appareil la tension de chauffage), le commutateur à plots de la self d'antenne, le commutateur émission/réception (soit du type commutateur rotatif capoté, soit du type commutateur à trois couteaux) assurant le basculement en émission ou en réception de la BT de chauffage, de l'antenne et de la terre ;
- des commutateurs à plots situés pour la plupart dans le coin supérieur gauche (rhéostat de chauffage, commutateur ondes entretenues et amorties, etc.).

Un moyen complémentaire d'identifier les appareils du type E 10*bis* et E 10*ter* (si la bande de peinture est manquante ou de couleur douteuse) réside dans la présence sur ces seuls appareils d'un commutateur à plots à deux positions marqué PO/GO, situé entre les commandes des deux condensateurs de réception (ce commutateur modifie la self primaire de réception pour améliorer l'accord).

Les E 10 sont livrés avec un contrôleur d'ondes du type T 1 nécessaire pour le réglage en fréquence de l'appareil. Il couvre la gamme de 500 à 1000 m. C'est un circuit oscillant à condensateur fixe et self variable dans lequel est intercalé, soit un vibrateur (réglage en réception), soit une lampe à incandescence (réglage en émission).



Machine à main Ragonot utilisée sur l'E 10 artillerie, ainsi que sur l'E 3. *(Coll. A. Salles)*

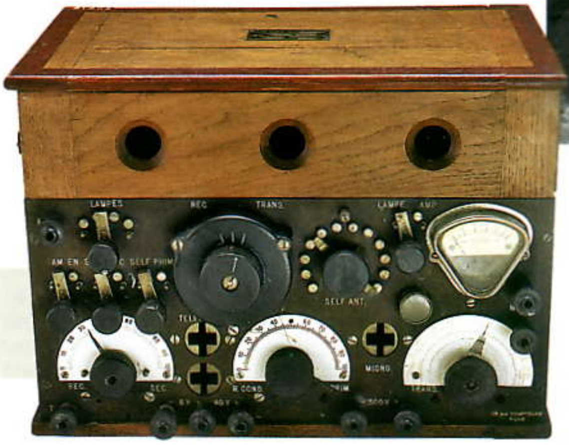
La famille des E 10

Chaque type d'E 10 dispose d'une gamme de fréquence propre et est adapté à un fonctionnement sur une antenne particulière. Cependant il n'est pas rare de trouver un E 10 exploité dans un cadre pour lequel il n'est pas « normalement » prévu (E 10 avion utilisé à terre, E 10*bis* monté sur avion, etc.) avec une antenne non strictement adaptée à ses caractéristiques. La gamme de fréquence de travail est dans ce cas réduite. La prise de terre formant contrepoids est constituée, sauf sur avion ou char, par une toile souple simplement déployée sur le sol et recouverte de terre pour une installation de longue durée.

Chaque E 10 possède par ailleurs un dispositif d'alimentation particulier (les dispositifs d'alimentation BT du poste et HT du récepteur sont communs à tous les E 10 : BT par accumulateur 6 V, HT 40 V du récepteur par bloc de piles ou batterie d'accumulateurs)

Les appareils E 10*bis* et E 10 artillerie qui sont fournis aux troupes sans véhicule spécial sont généralement livrés dans un coffre de transport de 440 x 365 x 325 mm. Le coffre s'ouvre grâce à deux volets. Il offre sur sa partie inférieure, sous le poste, un tiroir pour les accessoires et sur le côté droit deux compartiments. Dans le compartiment supérieur est rangé l'ondemètre. Deux poignées permettent à deux hommes le transport du coffre équipé.

Page ci-contre.
Datant de 1929, cette photo de groupe montre l'enterrement du Père Cent autour d'un E 10 artillerie. Sur le « linceul » est posé le convertisseur 20/320 V Ragonot. *(DR)*



L'E 10 artillerie est immédiatement identifiable à la bande de couleur rouge qui en ceinture le couvercle, caractéristique de ce modèle. *(Musée des arts et métiers, photo M. Favareille)*

E 10 avion

L'E 10 ou E 10 avion est embarqué sur avion et fonctionne dans la gamme 550 à 750 m sur une antenne pendante de 80 à 100 m montée sur rouet (il faut dérouler l'antenne une fois en vol et ne pas oublier de l'enrouler avant l'atterrissage, par temps orageux ou en vol en rase-mottes).

L'alimentation HT d'émission est fournie par une dynamo du type R (4 500 tr/mn en vitesse nominale). Cette dynamo est montée sur une aile de l'avion (mêmes ferrures de fixation que les alternateurs K ou Y) et est mue par une hélice monopale.

Il est utilisé sur avion (le plus souvent Bréguet du type 14 A2) pour les liaisons avec l'artillerie (E 10 artillerie) et l'artillerie lourde à grande puissance (E 10 ALGP et ALVF). Il remplace à partir de 1917 sur les avions de reconnaissance lointaine les postes de 500 W à étincelles fractionnées de 300 km de portée. Rappelons que ces avions étaient « sourds » et ne pouvaient qu'émettre vers le sol. La réception à bord[3], rendue possible par la lampe TM qui permet d'amplifier le signal et de le sortir du bruit « assourdissant » ambiant (aucun dispositif d'antiparasitage) est une révolution qui modi-

RADIO-PERE
28/3 CENT 28/4
29/1

fie de façon extrêmement sensible le rôle qui sera dévolu désormais à l'avion. La réception se fait en télégraphie et exceptionnellement en téléphonie (c'est avec un E 10 que se feront à Villacoublay en juin 1917 les premiers essais en radiotéléphonie entre avions). En effet, celle-ci reste inadaptée à la réception de signaux faibles et parasités mais, pire, souffre d'une transparence (absence de secret) encore très controversée par les états-majors.

L'installation sur avion reste rudimentaire, le poste est monté un support. Il repose sur deux morceaux de tubes épais en caoutchouc et est haubané par quatre cordes à piano munies de tendeurs. Sur Bréguet 14 A2, il est situé derrière la carlingue du pilote et fait face à l'observateur. Les batteries d'accumulateurs sont logées dans le caisson de droite, en dessous de l'habitacle du pilote.

E 10 artillerie

L'E 10 artillerie fonctionne à terre dans la même gamme que l'E 10 avion avec lequel il est amené à communiquer. Il est adapté au raccordement d'une antenne en V du type artillerie (brins à 60° à 7 m du sol).

L'alimentation HT d'émission est fournie par une batterie d'accumulateurs (huit batteries de 40 volts en série). L'ensemble conduit à une unité collective dont le poids atteint les 400 kg. C'est pourquoi le poste peut être livré, en remplacement de la batterie HT émission avec un convertisseur à vibreur alimenté en entrée avec une batterie de 20 V[4]. Dans ce cas néanmoins, la puissance émise est réduite.

L'E 10 artillerie assure les liaisons intérieures d'artillerie lourde et celles entre l'artillerie et les avions (dont la plus grande partie reste équipée d'émetteurs à étincelles à ondes amorties). Le même poste sera aussi utilisé par la marine, modulé par un alternateur SFR 110 V.

E 10 artillerie ALGP/ALVF

C'est un E 10 artillerie destiné à l'artillerie à grande puissance ou sur voie ferrée. Cette version utilise une antenne filaire plus haute que l'antenne artillerie classique (brins portés à une hauteur de 12 m) et une alimentation par convertisseur rotatif 20/320 V (celui de l'E 13) plus puissant que le convertisseur à vibrateur fourni avec l'unité collective de l'E 10 artillerie.

Cette distinction au niveau des unités collectives entre E 10 artillerie et E 10 artillerie ALGP/ALVF disparaîtra après guerre au profit d'un modèle unique dans lequel l'alimentation HT de l'émetteur est fournie, soit à partir d'une batterie d'accumulateurs, soit d'un convertisseur Ragonot 20/320 V alimenté par une batterie de 20 V, soit par une machine à main Ragonot sur trépied 6/650 V (la machine à main fournissant dans ce cas la BT).

E 10 spécial pour unités alpines

Il s'agit d'une version modifiée de l'E 10 artillerie réalisée en petite série vers le milieu des années vingt. L'ensemble ne fait appel à aucun accumulateur.

L'émetteur est équipé de trois lampes E 52 plus puissantes. Il est alimenté exclusivement sur machine à main 6/500 V à deux collecteurs et actionnée par deux hommes. Deux bornes supplémentaires ont été rajoutées sur le poste pour recevoir le câble 6 V de la machine à main.

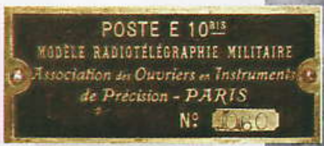
Quant au récepteur, il est équipé de lampes Radiomicro à faible consommation (ces nouvelles lampes à filament thorié sont disponibles à partir de 1924). Il est alimenté par une pile BT à grande capacité (un rhéostat a été rajouté pour obtenir une tension de 3,8 V) et par une pile HT, amorçable ou non, de 40 ou 80 V.

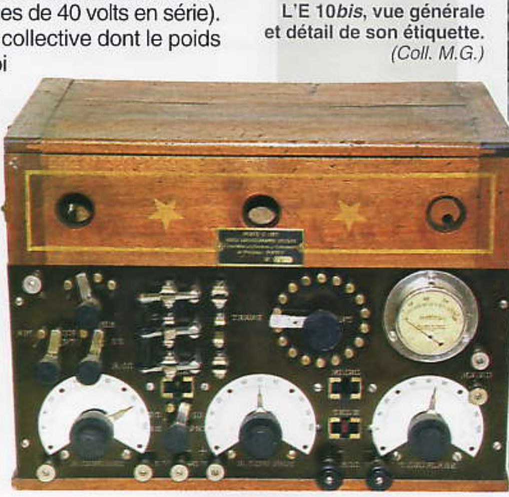
E 10*bis*

L'E 10*bis* est utilisé au sol dans la gamme 570 à 1 020 m sur une antenne en V du type E 10*bis* constituée de deux brins de 15 m à 60° placés à 4 m du sol. Sa gamme recouvre en partie celles des E 10, E 3 ou E 13 avec lesquels il peut communiquer. Comme sur l'E 10 artillerie, la HT émission peut être obtenue par une batterie d'accumulateurs ou un convertisseur.

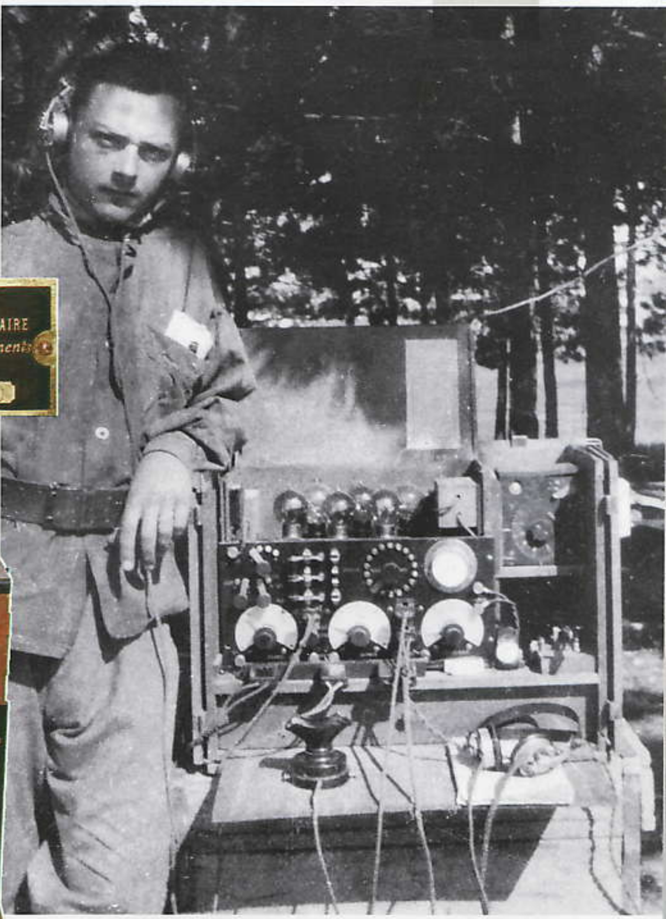
L'E 10*bis* est utilisé pour les communications intérieures des divisions d'infanterie. Il sera remplacé au cours des années trente par l'ER 12.

Dans la marine, on le trouve sur des bâtiments et aussi com-


POSTE E 10bis
MODÈLE RADIOTÉLÉGRAPHIE MILITAIRE
Association des Ouvriers en Instruments de Précision - PARIS
N° 1060



L'E 10*bis*, vue générale et détail de son étiquette. *(Coll. M.G.)*

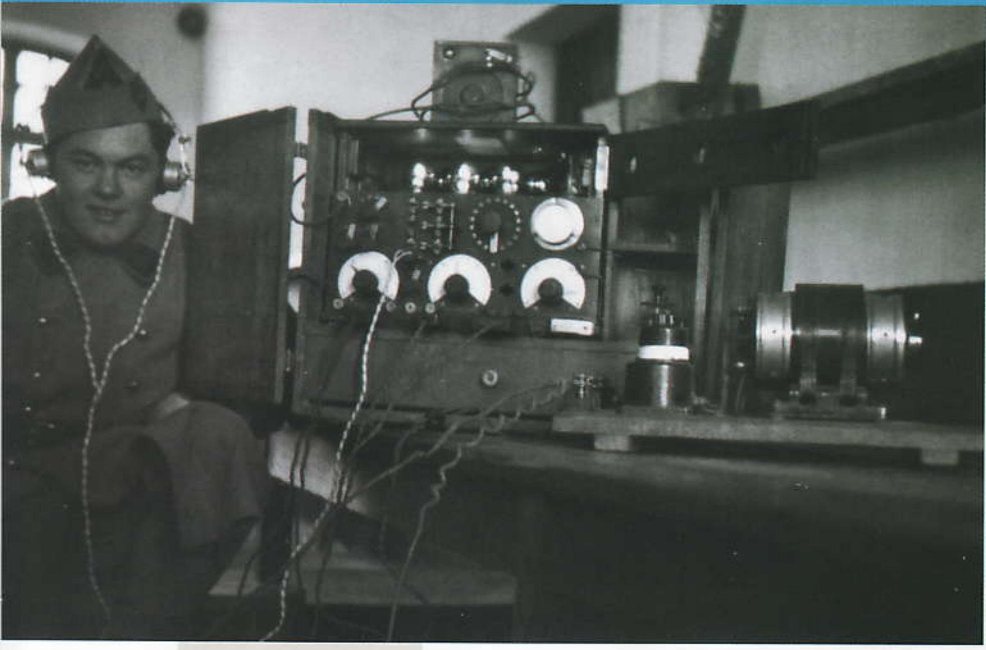


Exercice de transmission sans fil, vers 1930. Un E 10*bis* en situation, avec tous ses accessoires visibles : contrôleur d'ondes, manipulateur, casque et microphone. *(Coll. Gablot, photo R. Desvignes)*

NOTES

[3] L'E 10 est contemporain d'une série de petits récepteurs à trois ou quatre tubes (récepteurs n° 2 à 7) qui viendront compléter les émetteurs à étincelles sur quelques avions d'observation.

[4] Il existe deux modèles de vibrateur transformateur, le modèle P type 1917 pouvant fournir de 200 à 300 V et le modèle P type 1922 délivrant 200 V. Le modèle P de 1917 est alimenté par la batterie de chauffage, le modèle 1922 est alimenté par une batterie de 12 V. En cas d'utilisation de l'un de ces convertisseurs, le manipulateur du poste est introduit sur le primaire du convertisseur.



Emploi tardif : un E 10*bis* au 18e génie au 1935. Au premier plan à droite est visible le convertisseur 20/320 V Ragonot monté sur une planchette. *(Coll. A. Hohnadel)*

me poste mobile pour les compagnies de débarquement.

Il peut, dans certains cas, être monté sur avion.

E 10*ter* (pour char Renault TSF)

L'E 10*ter* est embarqué sur char d'assaut et fonctionne dans la gamme 600 à 1000 m avec une antenne traînante unifilaire de 22 m tendue au sol par une grosse corde. Sur le char, l'antenne est supportée par un mat de 4 m. La masse du char constitue le contrepoids.

Le poste est alimenté par un convertisseur rotatif Ragonot 20/320 volts branché sur une batterie 20 volts.

L'E 10*ter* équipe ceux des chars d'assaut légers Renault FT spécialement aménagés pour la liaison avec le réseau de la division d'infanterie (E 10*bis*). Le poste ne fonctionne que lorsque le char est à l'arrêt, le bruit et les vibrations à l'intérieur du char proscrivant toute écoute ou émission en marche.

L'espace disponible dans le char FT de série ne permettant pas le montage du poste, le char léger Renault TSF est une version spéciale, non armée et abritant trois hommes : la tourelle est supprimée et remplacée par un kiosque parallélipipédique au blindage boulonné et soudé. La disposition côte à côte, dans le kiosque, du radiotélégraphiste et du « *commandant de char* » (terme d'époque, instruction du 14 juillet 1918, plus tard désigné « *chef de poste* ») ne laisse guère d'aisance à l'équipage pour les mouvements.

D'emploi entièrement spécifique, le char Renault

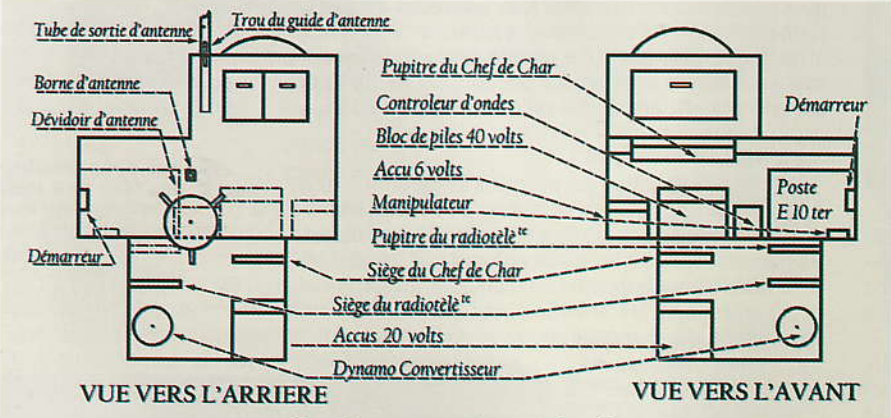


Schéma au 1/35 approximatif

Nota *Les connexions se font sous tubes isolants*

Disposition des appareils de TSF sur char léger Renault FT.

Principales caractéristiques de l'ÉMETTEUR RÉCEPTEUR E 10

	E 10 avion	E 10 artillerie	E 10 bis	E 10 ter (char FT)
Ensemble				
Peinture distinctive	bleu 🟦	rouge 🟥	jaune 🟨	noir ⬛
Gamme	550 à 750 m	550 à 750 m	570 à 1020 m	600 à 1000
Accord	continu dans la gamme			
Antenne	pendante 80 à 100 m tendue par poids de plomb	en V, 2 brins de 50 m à 60° à 7 m du sol	en V, 2 brins de 15 m à 60° à 4 m du sol	traînante de 22 m tendue par corde
Contrepoids	structure de l'avion	toile souple déployée au sol	toile souple déployée au sol	structure du char
Fonctionnement	à l'alternat, commutateur à plots ou à couteaux			
Portée en A 1	30 km	20 km	20 km	10 km
Source alimentation BT	accumulateur 6 V			
Poids du poste	9 kg (complet avec lampes, casque et microphone)			
Dimensions poste	400 x 230 x 300 mm			
Dimensions coffre	*non applicable*	440 x 365 x 325 mm		*non applicable*
Émetteur				
Architecture	auto-oscillateur			
Accords	circuit oscillant par condensateur variable, accord d'antenne par self à plots			
Mode	A1, A3			
Modulation	A1 par coupure courant plaque, A3 modulation par la grille			
Tubes	trois lampes TM montées en parallèles			
Puissance plaque	45 W environ			
Alimentation	haute tension : 200 à 320 V, basse tension : 6 V			
Source alimentation HT	dynamo type R entraînée par une hélice	batterie d'accumulateurs, ou convertisseur à vibreur, ou machine à main		convertisseur rotatif Ragonot
Récepteur				
Architecture	autodyne suivie de deux étages basse fréquence à transformateurs			
Accords	primaire antenne et secondaire par condensateurs variables			
Mode	A1, A2, A 3, amorties			
Tubes	trois lampes TM			
Alimentation	haute tension : 40 V, basse tension : 4 V (résistance en série sur la source d'alimentation)			
Source alimentation HT	pile ou batterie d'accumulateurs			

Le char Renault TSF en production

Le besoin d'un char équipé de TSF est émis en mai 1917, non pour l'action propre des chars (qui manœuvrent au fanion), mais pour le réseau de commandement. Des essais sont conduits au camp de Champlieu dans l'Oise, au PC du général Estienne, patron de l'artillerie d'assaut. Ces essais s'avèrent suffisamment concluants pour que, le 7 janvier 1918, Estienne demande au ministère de la guerre la mise en fabrication de 200 chars légers Renault équipés de TSF. Le 3 avril, le ministère ajoute 100 autres chars TSF à la commande de 200.

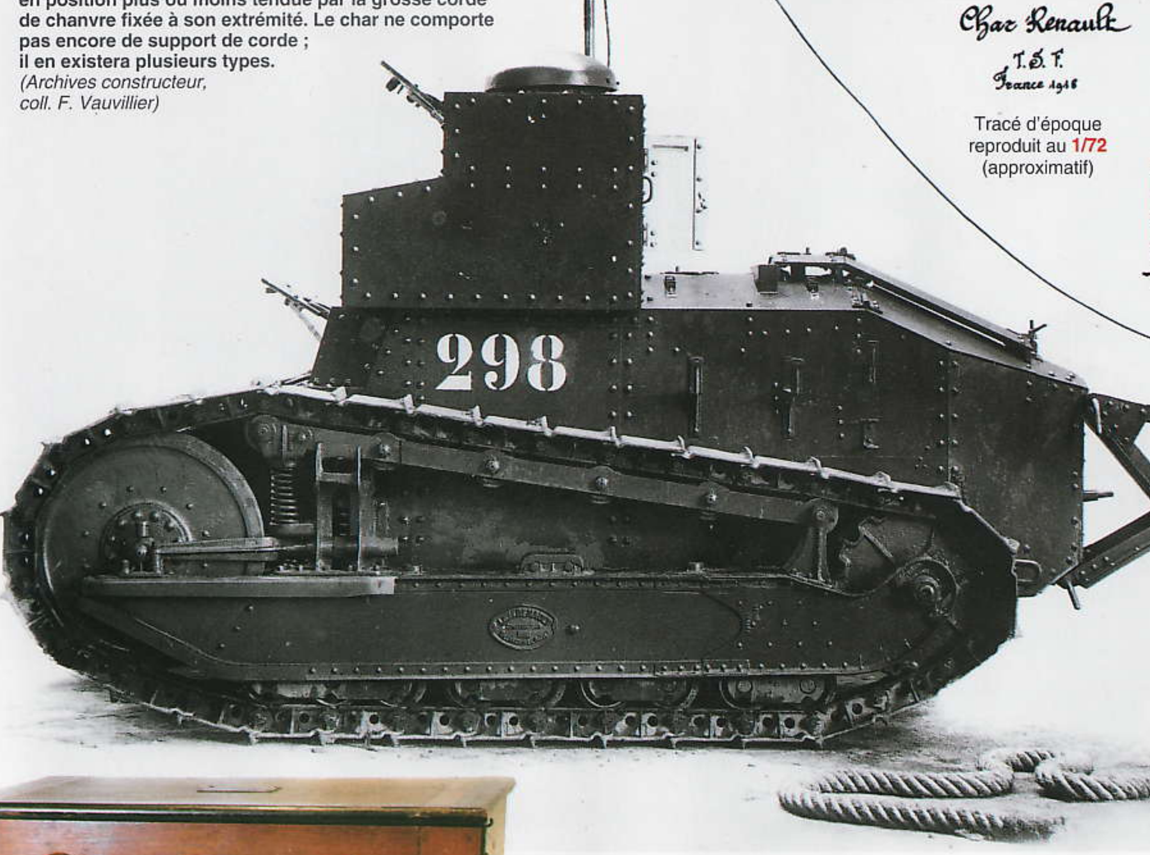
En juin, le personnel destiné aux premiers bataillons est à l'instruction. Le 5 octobre 1918, huit chars sont terminés, mais aucun d'entre eux ne sera engagé sur le front avant l'armistice.

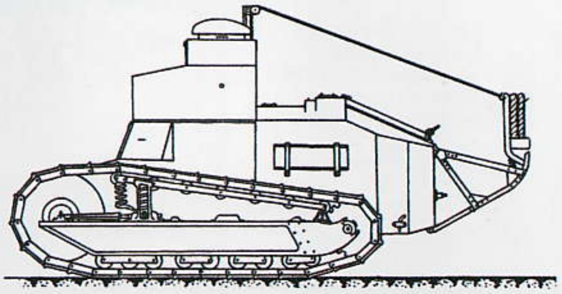
L'EMPLOI DES CHARS TSF

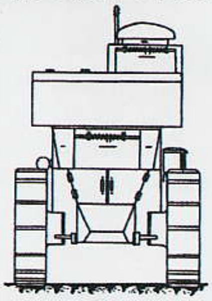
Après avoir été initialement affectés au niveau de la compagnie de chars (1918), les chars TSF sont groupés en une *section de transmissions* (à trois chars TSF) constituée au sein de la compagnie d'échelon du BCL. Mais « *ces appareils ne s'engagent pas sous les ordres du chef de l'unité de chars à laquelle ils appartiennent* » (règlement de 1925). Intégrés au réseau de transmission de la DI, ils « *sont affectés aux organes ou unités dont le général de division attend les renseignements les plus urgents ou les plus importants* ».

Profil d'époque du char Renault FT équipé en TSF, position de route. Son mât support d'antenne est replié et la grosse corde servant à tendre l'antenne filaire est roulée sur son support à l'arrière. *(Coll. J. Feyssac)*

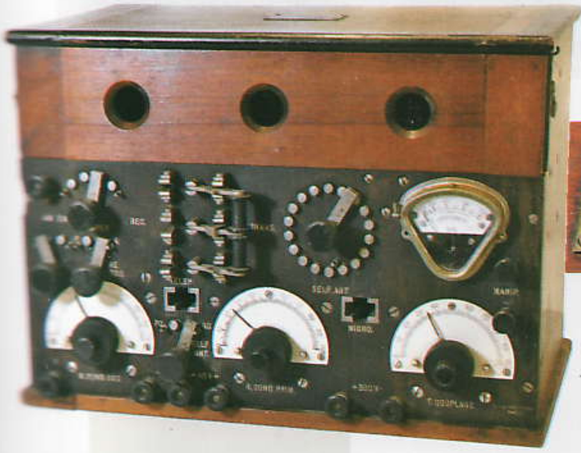
Cette photographie technique réalisée en 1918 aux usines Renault présente ce qui est probablement le premier char TSF de série, monté sur le châssis 298 de fabrication. Le char est montré « *en station* », trappes ouvertes, mat d'antenne dressé, antenne filaire en position de fonctionnement, c'est-à-dire traînant à terre, retenue en position plus ou moins tendue par la grosse corde de chanvre fixée à son extrémité. Le char ne comporte pas encore de support de corde ; il en existera plusieurs types. *(Archives constructeur, coll. F. Vauvillier)*







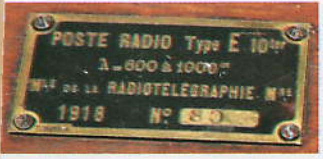
Tracé d'époque reproduit au 1/72 (approximatif)

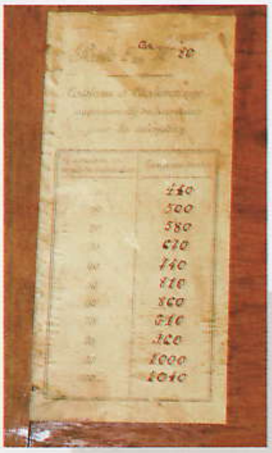


L'E 10*ter*, **poste du char TSF, et le détail de son étiquette. Ce modèle se reconnaît à la bande de couleur noire qui ceinture le couvercle.** *(Coll. B. Pigelet, photos A. Salles)*

TSF ne figure à la compagnie de chars légers (un par compagnie) qu'à titre administratif. Dans l'action, « *les chars TSF marchent en principe à hauteur des PC des chefs de bataillon de première ligne. Ils transmettent* [...] *les messages* [...] *reçus des chefs de bataillon ou des commandants d'unités d'AS. Les ordres qu'ils reçoivent sont transmis par les coureurs aux commandants d'unités d'infanterie ou d'AS* » (instruction du 24 juin 1918).

Le char TSF est, en somme, un relais dans la chaîne de transmissions de la division d'infanterie lorsque celle-ci combat avec les chars. Si pratique et moderne (pour l'époque) soit-il, « *il ne faut pas que l'emploi de ce procédé de liaison enlève aux chefs de corps la direction effective du combat des unités placées sous leurs ordres* » (instruction du 14 juillet 1918).





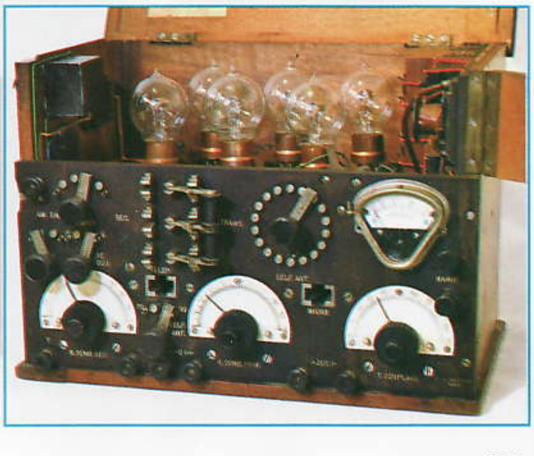
440
500
580
670
740
770
800
840
900
1000
1040

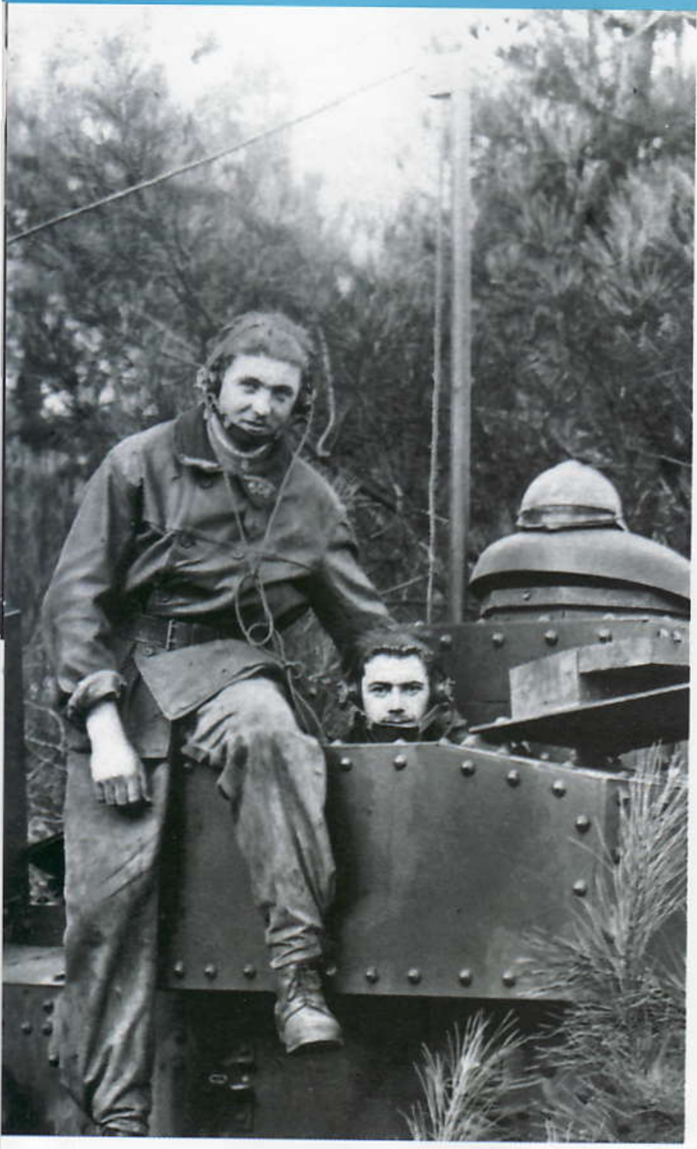
Un E 10*ter* présenté panneaux ouverts, permettant d'accéder aux lampes. Ci-dessus, tableau d'étalonnage sur le couvercle. *(Coll. B. Pigelet, photos A. Salles)*

Le premier émetteur-récepteur compact

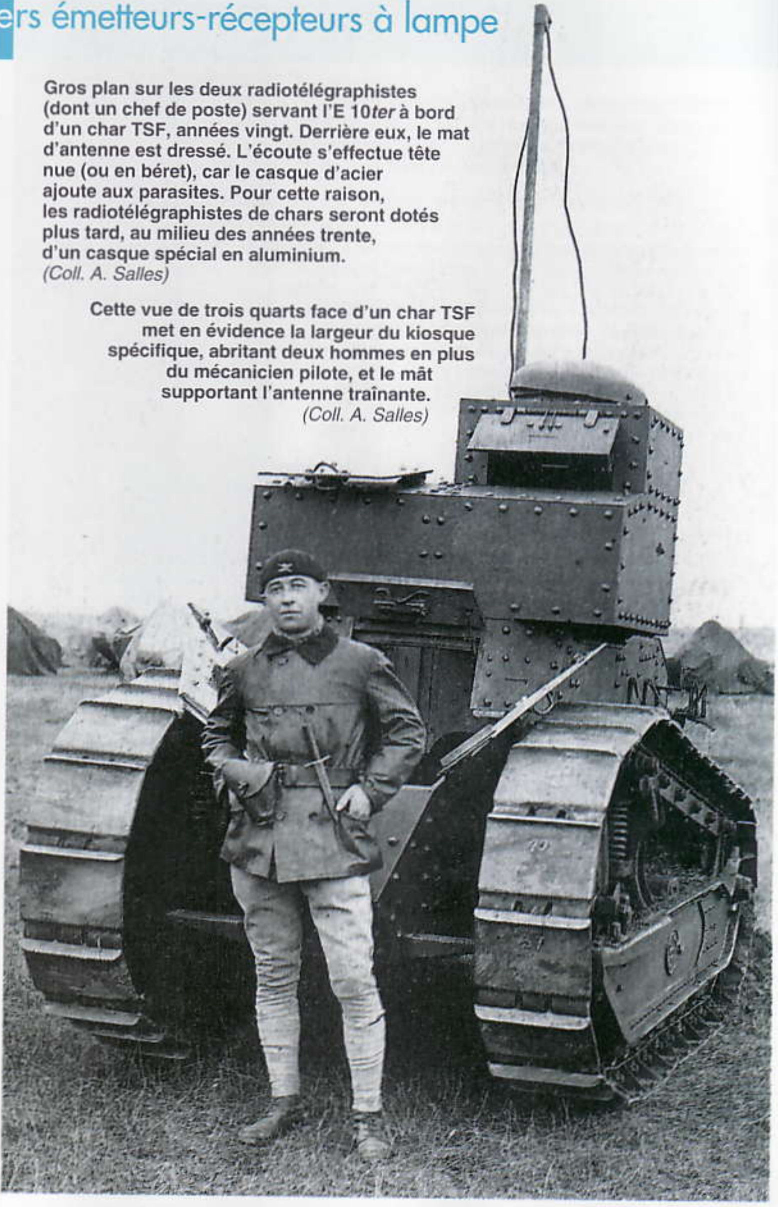
Comme tous les appareils de la même génération (E 3, E 10, E 13) mis en service à partir de 1917, l'E 10 marque l'entrée de la TSF dans le monde de l'électronique. Si le mot n'est pas encore courant à l'époque, nos aînés ne s'y sont pas trompés. Nous en voulons pour preuve une notice de 1918 portant le n° 0 marquant le passage dans une nouvelle ère technologique.

L'E 10, dont certains exemplaires seront encore en service en 1939, concentre l'ensemble des techniques d'émission et de réception qu'il a fallu mettre au point en quelques mois. Mieux, contrairement aux E 3, il intègre les fonctions émission et réception dans un même boîtier très compact et facilement transportable,

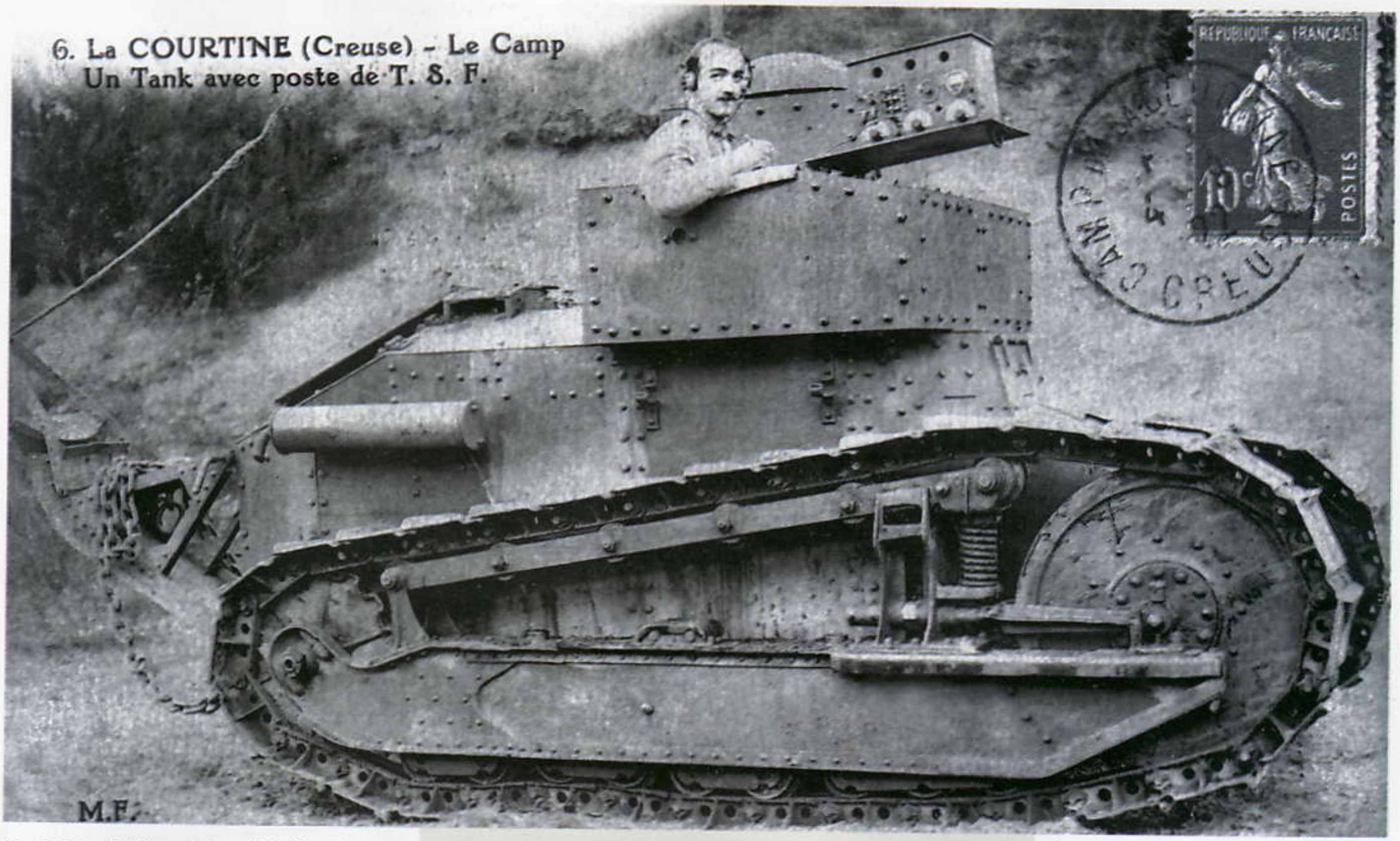




Gros plan sur les deux radiotélégraphistes (dont un chef de poste) servant l'E 10*ter* à bord d'un char TSF, années vingt. Derrière eux, le mat d'antenne est dressé. L'écoute s'effectue tête nue (ou en béret), car le casque d'acier ajoute aux parasites. Pour cette raison, les radiotélégraphistes de chars seront dotés plus tard, au milieu des années trente, d'un casque spécial en aluminium. *(Coll. A. Salles)*

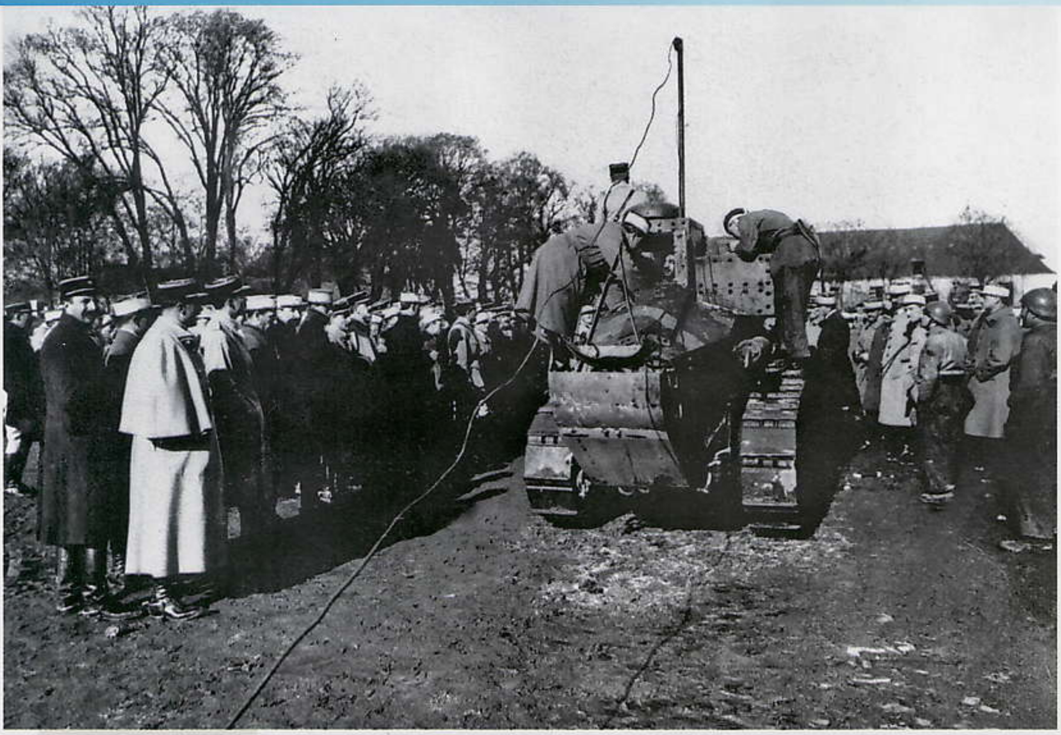


Cette vue de trois quarts face d'un char TSF met en évidence la largeur du kiosque spécifique, abritant deux hommes en plus du mécanicien pilote, et le mât supportant l'antenne traînante. *(Coll. A. Salles)*



6. La COURTINE (Creuse) - Le Camp
Un Tank avec poste de T. S. F.
M.F.
REPUBLIQUE FRANCAISE
10c
POSTES
CAMP D
CREUSE

Ici, le poste E 10*ter* a été sorti du kiosque pour être présenté au photographe. Ce char TSF est muni à l'arrière d'un support de corde d'antenne. *(Coll. A. Salles)*



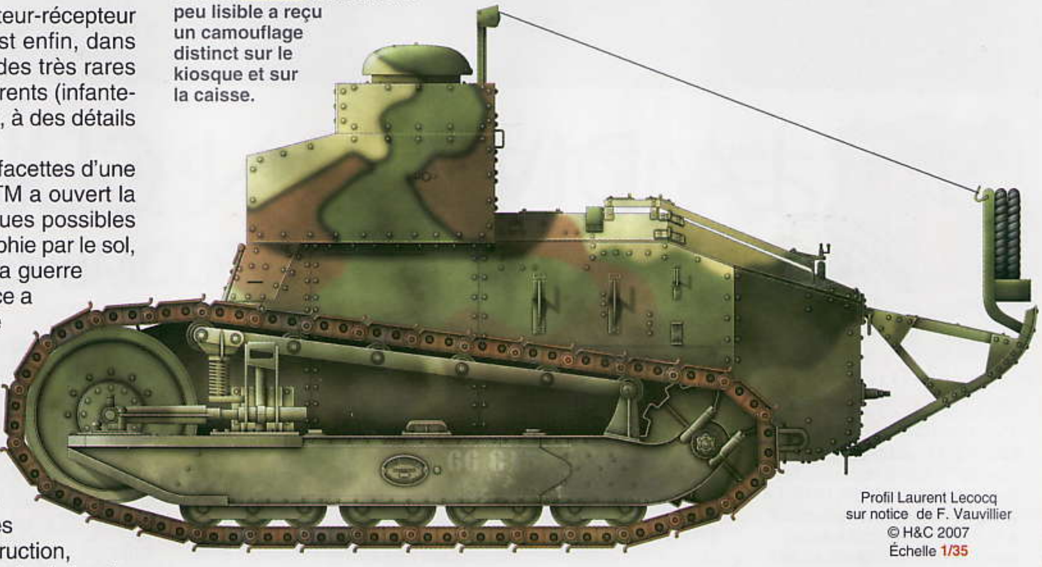
Démonstration de transmission avec un E 10*ter* sur char Renault TSF. L'antenne traînante est ici bien déployée.
(Musée des blindés de Saumur, photothèque, via J. Feyssac)

constituant *ipso facto* le premier émetteur-récepteur (il sera suivi en 1918 par l'E 13). C'est enfin, dans l'histoire des matériels français, l'un des très rares cas d'emploi par autant d'acteurs différents (infanterie, artillerie, chars, marine et aviation), à des détails de conception près.

L'E 10 ne représente que l'une des facettes d'une nouvelle forme de guerre. La lampe TM a ouvert la voie à bien d'autres applications rendues possibles par sa capacité d'amplification (télégraphie par le sol, écoutes, détection de sous marins). La guerre électronique est commencée. La France a largement gagné cette première manche et a fait bénéficier ses alliés de son avance technologique.

Cette avance fondée sur la mobilisation pendant quatre ans de la science française et sur une excellente coordination de ses travaux, ne survivra hélas pas aux années qui suivront l'armistice : réduction drastique des crédits affectés en priorité à la reconstruction, démobilisation des savants rendus à la vie civile, etc. D'autres « Pichon » se présenteront à l'avenir, mais c'est une autre histoire. ■

CHAR RENAULT TSF, 1918-1919
Présenté en configuration de route, mat d'antenne abaissé, antenne filaire tendue et corde de tension roulée sur son support. Inspiré par une carte postale d'époque, ce char 66 815 au matricule peu lisible a reçu un camouflage distinct sur le kiosque et sur la caisse.



Profil Laurent Lecocq
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

RÉFÉRENCES

– *Instruction sur l'emploi du matériel de TSF à ondes entretenues type E 10 avion, bis, ter, artillerie, vibrateur transformateur*, ECMRM n° 57/23, direction de l'aéronautique, manuel de radiotélégraphie aéronautique, 1924

– *Manuel du personnel des transmissions*, capitaine Robert et capitaine Dain, 1940

– *Instruction d'emploi de l'électricité dans l'aviation*, section technique de l'aéronautique militaire, 1919

– *Notions sommaires de TSF*, école de liaison et transmissions, 1930

– *Les étapes de la radiotélégraphie dans l'aviation*, Marcel Bernard, *Revue radio électricité* n° 11, avril 1921

– *Liste des postes émetteurs, émetteurs-récepteurs, récepteurs de la RM*, établissement central du matériel de transmissions, septembre 1929

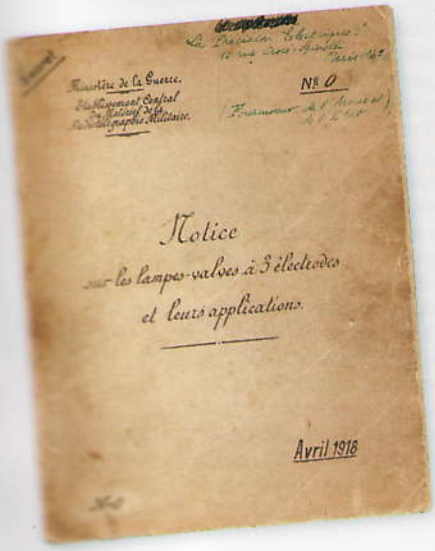
– *De la TSF à l'électronique*, A. Vasseur, ETSF 1975

– *Répertoire des appareils en service dans l'armée de terre (métropole et AFN) et l'armée de l'air (AFN)*, commandement des transmissions en AFN, colonel Merlin, n° 481, déc. 1942

– *Escadre de la Méditerranée, service transmissions*, rapport trimestriel, 1924

– *Les transmissions et l'arme blindée*, Jacques Feyssac, AAMB 2007

– *Auszug aus dem Fachbuch « Radios von gestern »*, Ernst Erb, www.radiomuseum.org



Ministère de la Guerre.
Établissement Central du Matériel de la Radiotélégraphie Militaire.

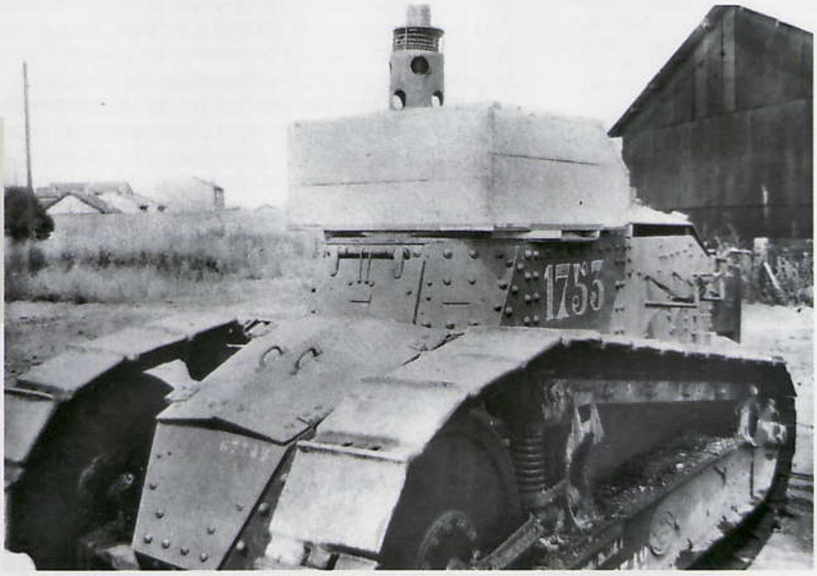
N° 0

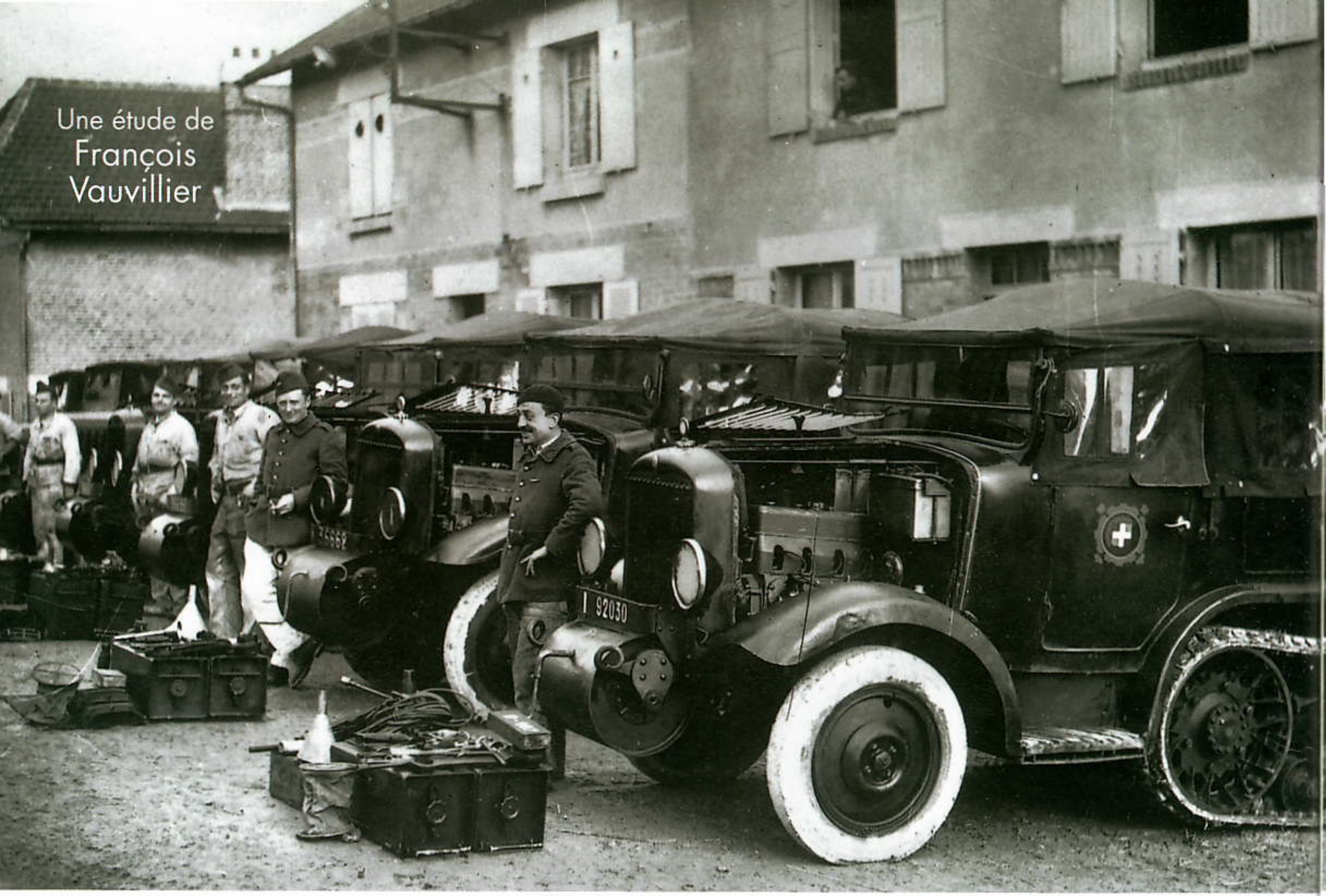
Notice
sur les lampes-valves à 3 électrodes
et leurs applications.

Avril 1918

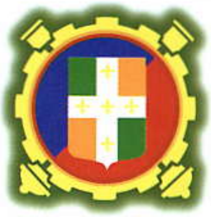
Notice sur la lampe TM et ses applications. Daté d'avril 1918, ce document porte le numéro 0.
(Coll. A. Salles)

Essai de TSF sur le char FT 67 742, numéro 1 753 de fabrication. Vu la hauteur de ces numéros, il ne semble pas que ce caisson en bois et cette embase d'antenne inhabituelle représentent la première tentative de montage de la TSF à bord d'un char léger Renault.
(Coll. P. Touzin)





Une étude de
François
Vauvillier



LA DIVISION CUIRASSÉE E

2- L'ARTILLERIE D'ACCOMPAGNEMENT, L'ARTILL

INSIGNE DE PORTIERE DU 305e RATTT (1re DCr)

Photo du haut de la page. **Tracteurs Citroën P 107 92 030 et Unic 36 662 du 305e RATTT au cantonnement, 1939-1940. La version Citroën se reconnaît à la forme en virgule des poignées de portières et aux chevrons sur les moyeux.** *(© ECPAD / France)*

Une artillerie marquée au sceau de l'économie, mais aussi au « *caractère très particulier* », tels sont les deux critères qui entourent les choix effectués en la matière pour la future division cuirassée.

Le 2 décembre 1938, alors que les études préparatoires de tous ordres sur la future grande unité sont déjà bien avancées, le conseil supérieur de la guerre (CSG) se réunit, sous la présidence du général Gamelin, pour en examiner la composition détaillée.

Si le débat porte en premier lieu sur la composition en chars et en chasseurs et sur l'organisation de la division cuirassée en deux demi-brigades (➠ *GBM 79 pages 38-49*), la question de l'artillerie à lui donner y est aussi largement développée, et diverses interventions témoignent du bouillonnement des idées, voire de points de vue divergents sur des points importants. Le procès-verbal de la séance, dans ses débats comme dans sa conclusion, montre aussi que, entre les décisions de principe de décembre 1938 et les réalisations effectives du premier semestre de 1940, des modifications interviennent qui ne sont pas toutes liées aux questions de fabrication.

Aussi, pour mettre en ordre notre propre présentation de la période 1939-1940, force nous est de débuter, de façon inhabituelle, par une conclusion : celle de la séance du CSG du 2 décembre 1938, lorsque le général Gamelin demande au conseil d'admettre une « *composition générale provisoire* » de la division cuirassée ainsi libellée en ce qui concerne l'artillerie :

« *– un commandant d'artillerie divisionnaire ;*
– deux groupes de 75 TTT [1] *;*
– un groupe de canons automoteurs ;
– une batterie de 47 mm antichars à 12 pièces ;
– un élément de défense de petit calibre, contre avions. »

L'ACCOMPAGNEMENT IMMÉDIAT

« *Étant donné l'ensemble de nos besoins actuels en unités d'artillerie, il apparaît indispensable de réduire au minimum la dotation organique de la division cuirassée en moyens de cette arme* » [2], débute le général Gamelin le 2 décembre 1938. Il poursuit en cadrant le débat : « *Le caractère très particulier de cette artillerie oblige à ne la constituer qu'avec des unités d'active spécialisées et* [...] *c'est là une raison de plus pour être très économe. Cette économie est d'ailleurs d'autant plus légitime que, dans la bataille, il sera de toute manière nécessaire de renforcer l'artillerie de la division cuirassée avec des éléments prélevés sur les grandes unités de type nomal. Ce qu'il importe de lui donner organiquement, c'est une artillerie d'accompagnement immédiat* ».

Cet **accompagnement immédiat** devra être réalisé, d'une part grâce aux automoteurs sous cuirasse (➠ *page 48*), et d'autre part avec de « *l'artillerie ordinaire* », comme la qualifie le général Condé, qui estime que « *la division cuirassée a besoin, comme la division de cavalerie, d'en être dotée organiquement, en raison du travail très particulier qui incombera à cette artillerie.* »

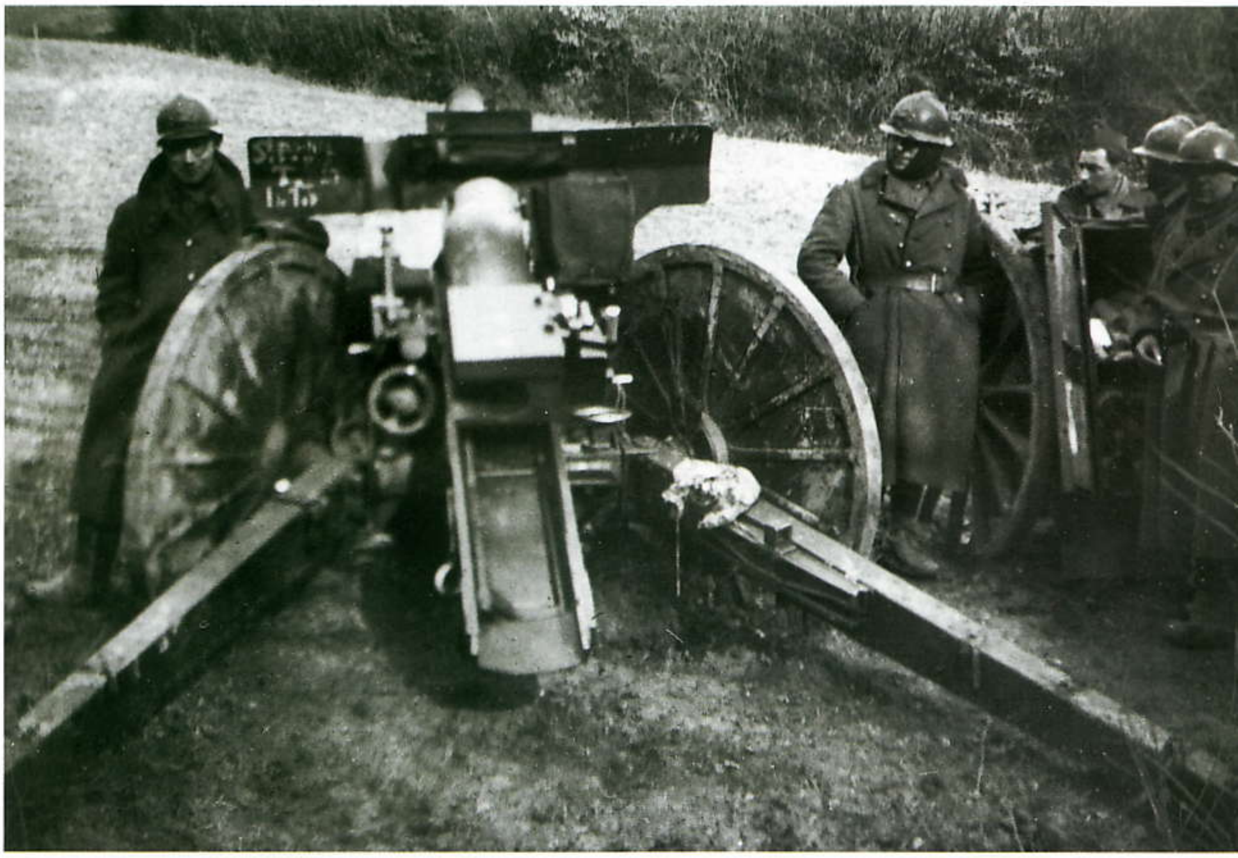
« *On hésite*, développe-t-il, *entre le matériel de 75 et celui de 105* » mais le général Condé « *préfère, quant*

NOTES

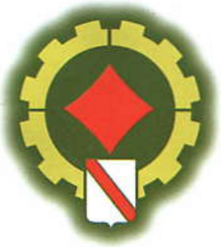
[1] *À tracteurs tous terrains.* Désignation réglementaire depuis l'entrée en service des premiers semi-chenillés Citroën-Kégresse.

[2] Tous les textes cités sont rigoureusement ceux du procès-verbal de la séance du CSG du 2 décembre 1938.

[3] Nous supposons, sans certitude, que le choix du 105 C s'est imposé par la simple existence de matériels de ce calibre dans les deux seuls régiments TTT de réserve générale disponibles pour les futures divisions cuirassées.



N 1940 ET SES PERSPECTIVES
ERIE ANTICHARS ET LA DÉFENSE CONTRE AVIONS



à lui, le matériel de 75 plus nerveux, beaucoup plus rapide. Si l'on dote la division cuirassée d'une artillerie permanente, c'est pour exécuter les interventions urgentes, violentes, auxquelles le 75 est plus apte que tout autre matériel. En particulier, les tirs sur une contre-attaque de chars ennemis nécessitent un canon à tir tendu, réglant vite son tir et débitant beaucoup. Or, à ces points de vue, le 75 est bien supérieur au 105 C. Le matériel de 105 ne dispose pas encore, au surplus, de munitions fumigènes. Enfin l'attribution de canons de 75 réalisera dans la division cuirassée une plus grande unité de calibres, ce qui présente de sérieux avantages au point de vue du ravitaillement en munitions. »

Le général Gamelin partage l'avis du général Condé en faveur du 75, en ajoutant que « *le besoin d'un matériel lourd organique n'est pas impératif, étant donné que la division cuirassée pourra toujours disposer, dans la bataille, des feux de 155 ou de 105 des artilleries des grandes unités normales* ».

Sur le nombre de groupes à constituer, le général Colson « *résume l'opinion générale* » en déclarant qu'« *il est d'abord essentiel que chaque demi-brigade puisse disposer des feux d'un groupe* ».

D'où la conclusion du CSG de retenir « *deux groupes de 75 TTT* » dans la composition provisoire de la division cuirassée.

Cependant, la question du calibre demeure partagée et, en particulier, le général Martin, inspecteur des chars, s'est prononcé nettement en faveur du 105 C, tout en développant une idée d'avenir sur l'artillerie automotrice (➡ *page 47*). Dans la pratique, pour des raisons qui restent à établir formellement[3], c'est finalement le 105 C qui l'emportera, sauf à la 4e DCr.

La composition de la DCu dévoilée et enseignée aux cadres en 1939, telle que nous en avons publié le libellé exact (➡ *GBM 79 page 40*), confirme le choix final du 105 C mais suscite aussi l'interrogation puisqu'il y est question de « ***trois** groupes d'obusiers de 105 sur affût blindé automoteur* ». Est-ce une simplification abusive de la part du rédacteur, homme des chars et non pas artilleur[4] ? Si tel était le cas, les trois groupes mentionnés seraient alors le résultat de l'addition des deux groupes TTT et du futur groupe automoteur. Et quid du blindé ainsi brièvement décrit, sinon une réalité du futur dont nous parlons plus loin (➡ *pages 45-46*) ?

Passant du projet de 1938-1939 à la situation concrète de 1940, les 305e et 309e RATTT (*régiment d'artillerie à tracteurs tous terrains*), corps actifs de Besançon et Strasbourg respectivement qui ont été mobilisés à trois groupes (36 pièces) de 105 C et ont été affectés à la RGA[5], perdent chacun un groupe au moment d'intégrer les 1re et 2e DCr (16 janvier 1940). Ceci permettra de faire naître deux mois plus tard, sur le papier, un 319e RATTT, régiment organique de la 3e DCr.

Limitée à deux groupes (24 pièces), l'artillerie classique de la division cuirassée « type 1940 » est donc numériquement conforme à la conclusion du CSG du 2 décembre 1938. Et c'est sur cette base de feux que la doctrine d'emploi sera enseignée au début de 1940, comme on peut le voir sur le schéma théorique de l'époque (➡ *GBM 79, page 41*) : un groupe de 105 C est employé « *au profit de chaque bataillon de H 39* », chacun des deux groupes disposant d'un couloir de tir d'environ 2 km de largeur. Le texte relatif à ce schéma est ainsi libellé, pour l'artillerie d'accompagnement :

(suite page 44)

INSIGNE DE PORTIERE DU 309e RATTT (2e DCr)

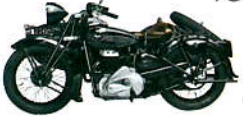
Photo du haut de la page. **Un obusier de 105 C modèle 1935 B en position de batterie, flèches ouvertes, unité inconnue, hiver 1939-1940. Le 309e RATTT est doté de ce matériel qui, dans les unités à tracteurs, se déplace sur trains rouleurs. Mais ici, la présence de roues bois-fer sur le caisson indique que nous sommes en présence d'un groupe hippomobile.** *(Coll. J.-F. Poncin)*

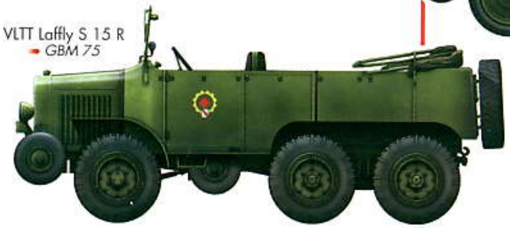
NOTES

4. Il s'agit du lieutenant de réserve Robert Devos, du 15e BCC. Les notes en question datent de la fin 1939.

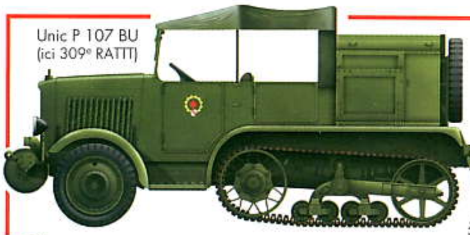
5. Réserve générale d'artillerie. La série 300 a été réservée en avril 1923 aux régiments d'artillerie de 75 portés, qui sont, par définition, affectés à la RGA. Mais à la veille de la mobilisation de 1939, la série 300 n'est plus représentée dans l'armée active que par les 305e et 309e, lesquels n'ont plus rien à voir, si ce n'est leur filiation, avec le principe d'origine : en effet, ils ne sont plus, ni portés, ni dotés du 75.

RÉGIMENT D'ARTILLERIE À TRACTEURS TOUS TERRAINS

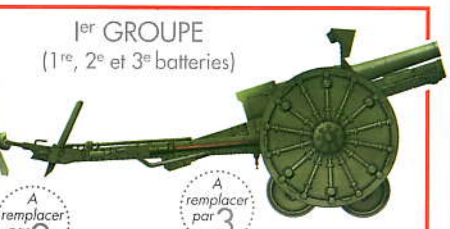

Moto side-car de liaison Terrot RDA (ou René Gillet G1)


VLTT Laffly S 15 R
→ GBM 75

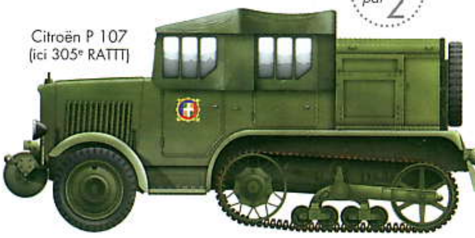
Ier GROUPE
(1re, 2e et 3e batteries)

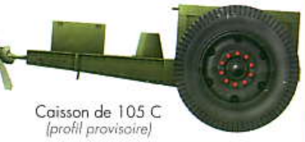

Unic P 107 BU (ici 309e RATTT)

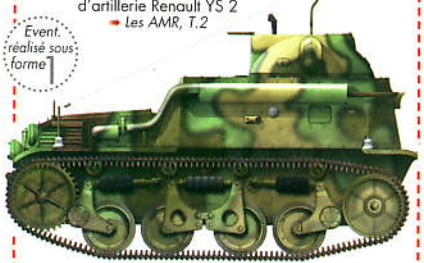
A remplacer par 2


A remplacer par 3

Obusier de 105 C modèle 1935 B sur train rouleur


Citroën P 107 (ici 305e RATTT)

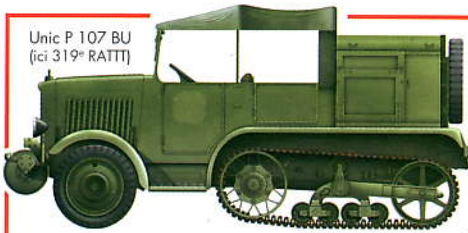

Caisson de 105 C
(profil provisoire)


Véhicule d'observation d'artillerie Renault YS 2
→ Les AMR, T.2

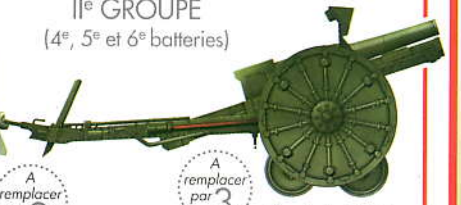
Event. réalisé sous forme 1

(présent au 309e RATTT en 1937-38, absent en 1939-40)

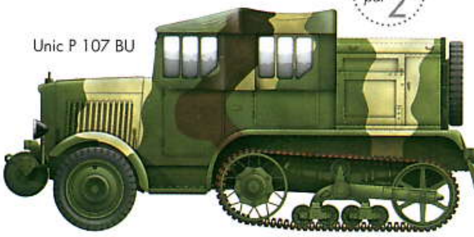
IIe GROUPE
(4e, 5e et 6e batteries)

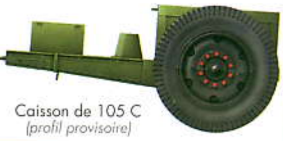

Unic P 107 BU (ici 319e RATTT)

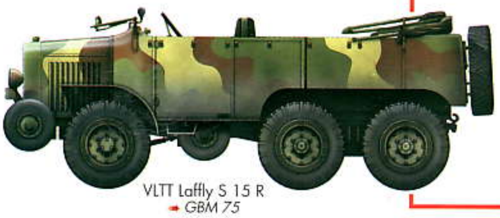
A remplacer par 2


A remplacer par 3

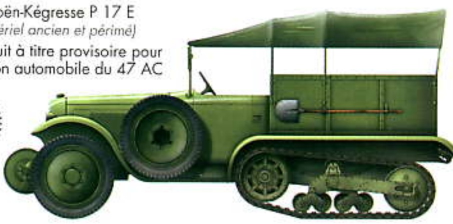
Obusier de 105 C modèle 1935 B sur train rouleur


Unic P 107 BU

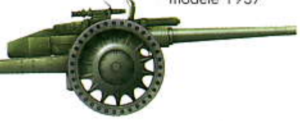

Caisson de 105 C
(profil provisoire)


VLTT Laffly S 15 R
→ GBM 75

BATTERIE DIVISIONNAIRE ANTICHAR (10e BATTERIE)


Citroën-Kégresse P 17 E
(matériel ancien et périmé)
réintroduit à titre provisoire pour la traction automobile du 47 AC

A remplacer par 4

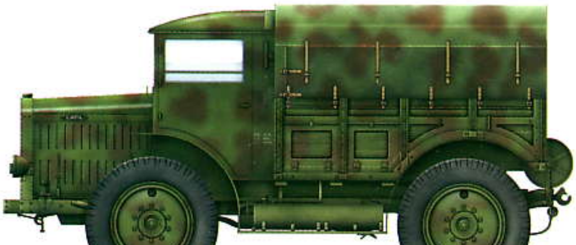

Canon de 47 AC modèle 1937

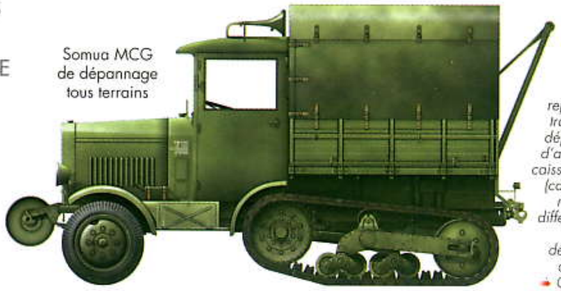
Les 1re et 2e DCr sont dotées.

La 3e DCr en est entièrement dépourvue.

La 4e DCr reçoit quatre batteries tractées de ce type, mais qui ne sont pas intégrées au 322e RATTT.

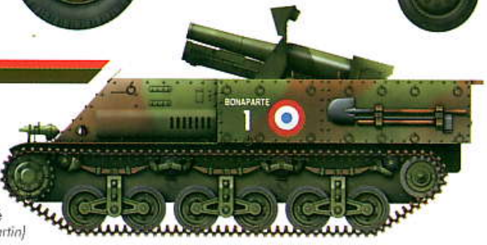
TRACTEURS DE DÉPANNAGE


Latil TAR H2 de dépannage routier

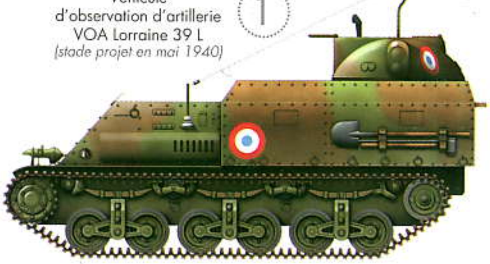

Somua MCG de dépannage tous terrains

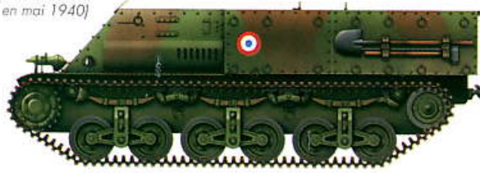
Modèle représenté, tracteur de dépannage d'artillerie à caisse longue (carrosserie nettement différente de celle du dépanneur de chars, → GBM 74)

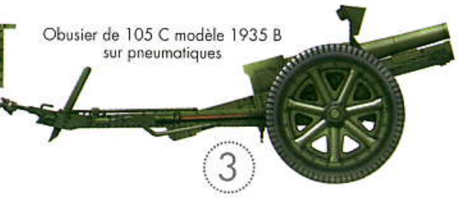
NOUVEAUX MATÉRIELS APPELÉS À ENTRER EN SERVICE



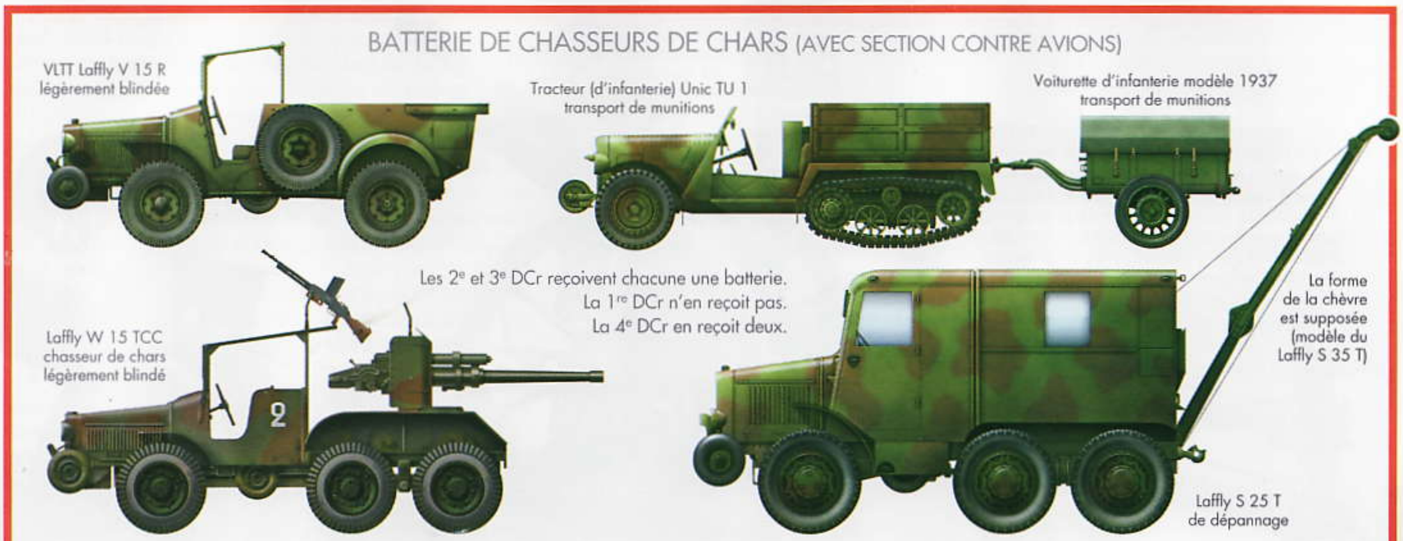
2bis Obusier automoteur de 105 C blindé
(projet du général Martin)


Véhicule d'observation d'artillerie VOA Lorraine 39 L 1
(stade projet en mai 1940)


Tracteur blindé Lorraine 39 L 2
(étude avancée en mai 1940)


Obusier de 105 C modèle 1935 B sur pneumatiques 3

BATTERIE DE CHASSEURS DE CHARS (AVEC SECTION CONTRE AVIONS)


VLTT Laffly V 15 R
légèrement blindée

Tracteur (d'infanterie) Unic TU 1
transport de munitions

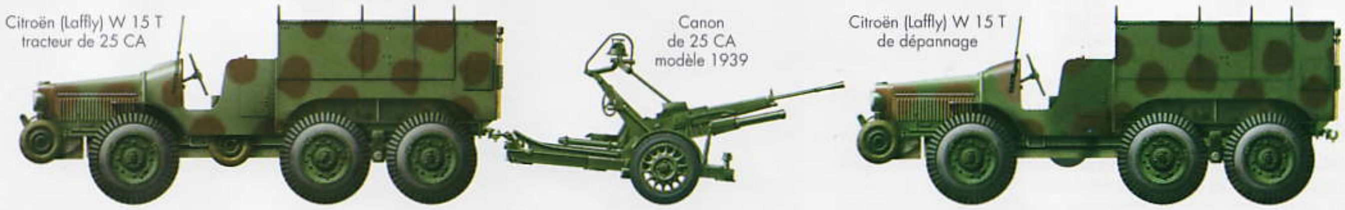
Voiturette d'infanterie modèle 1937
transport de munitions

Les 2^e et 3^e DCr reçoivent chacune une batterie.
La 1re DCr n'en reçoit pas.
La 4^e DCr en reçoit deux.

Laffly W 15 TCC
chasseur de chars
légèrement blindé

La forme
de la chèvre
est supposée
(modèle du
Laffly S 35 T)

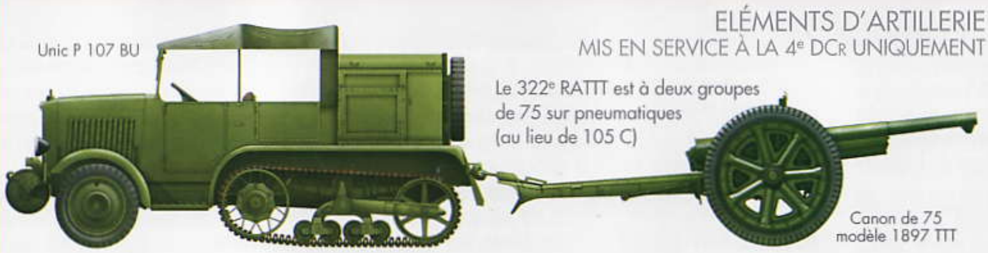
Laffly S 25 T
de dépannage


Citroën (Laffly) W 15 T
tracteur de 25 CA

Canon
de 25 CA
modèle 1939

Citroën (Laffly) W 15 T
de dépannage

ELÉMENTS D'ARTILLERIE
MIS EN SERVICE À LA 4^e DCR UNIQUEMENT

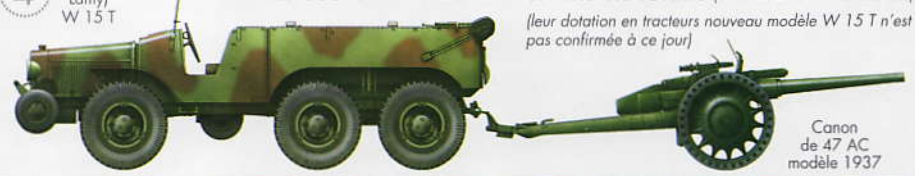

Unic P 107 BU

Le 322^e RATTT est à deux groupes
de 75 sur pneumatiques
(au lieu de 105 C)

Canon de 75
modèle 1897 TTT

11/80^e ET 10/86^e BATTERIES DIVISIONNAIRES ANTICHARS
661^e ET 665^e BATTERIES ANTICHARS TRACTÉES (DE RÉSERVE GÉNÉRALE)

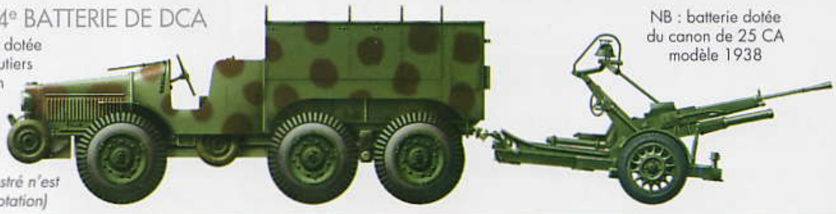
(leur dotation en tracteurs nouveau modèle W 15 T n'est pas confirmée à ce jour)


④ Hotchkiss
(licence
Laffly)
W 15 T

Canon
de 47 AC
modèle 1937

1020/404^e BATTERIE DE DCA

(probablement dotée
de camions routiers
pour la traction
des pièces)


NB : batterie dotée
du canon de 25 CA
modèle 1938

(le matériel illustré n'est pas celui en dotation)

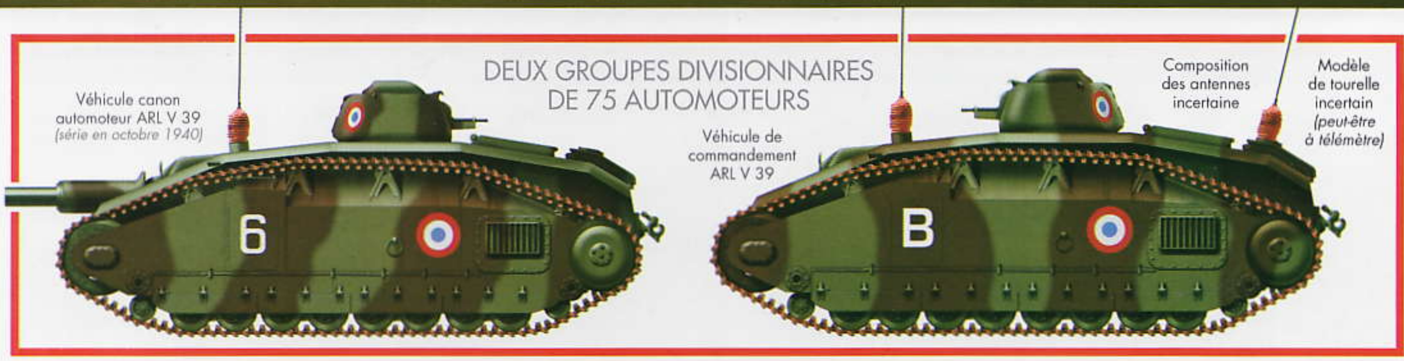
ECHELLE
CONSTANTE
1/72

PRÉSENTATION SYNOPTIQUE DES PRINCIPAUX VEHICULES BLINDÉS ET VEHICULES SPÉCIAUX DE LA DIVISION CUIRASSÉE, MAI-JUIN 1940

II - ARTILLERIE

Profils de Laurent Lecocq et Éric Schwartz sur notices de François Vauvillier — Double page centrale © H&C 2007

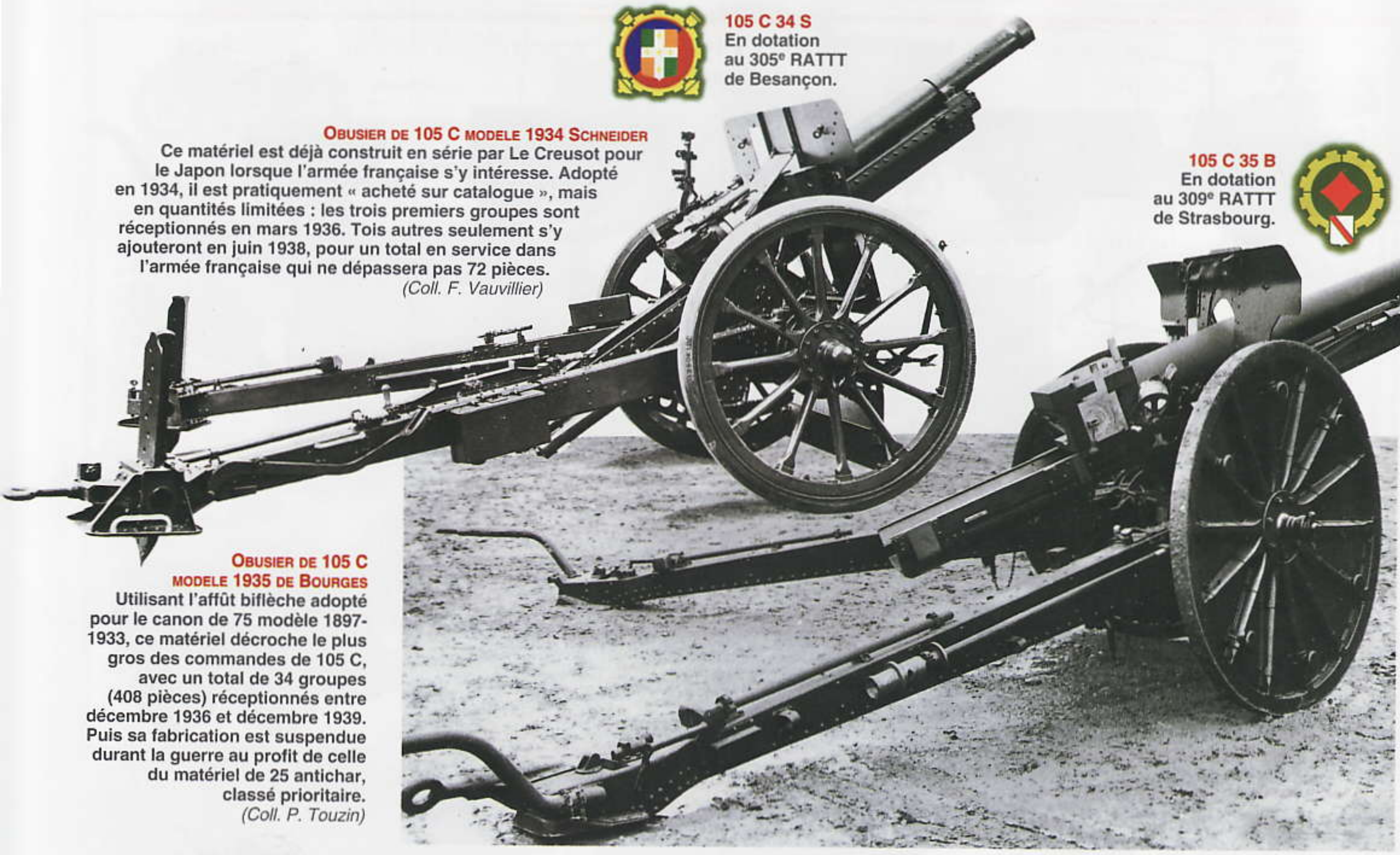
DEUX GROUPES DIVISIONNAIRES DE 75 AUTOMOTEURS


Véhicule canon
automoteur ARL V 39
(série en octobre 1940)

Véhicule de
commandement
ARL V 39

Composition
des antennes
incertaine

Modèle
de tourelle
incertain
*(peut-être
à télémètre)*



105 C 34 S
En dotation
au 305e RATTT
de Besançon.

Obusier de 105 C modèle 1934 Schneider
Ce matériel est déjà construit en série par Le Creusot pour le Japon lorsque l'armée française s'y intéresse. Adopté en 1934, il est pratiquement « acheté sur catalogue », mais en quantités limitées : les trois premiers groupes sont réceptionnés en mars 1936. Tois autres seulement s'y ajouteront en juin 1938, pour un total en service dans l'armée française qui ne dépassera pas 72 pièces.
(Coll. F. Vauvillier)

105 C 35 B
En dotation
au 309e RATTT
de Strasbourg.

Obusier de 105 C modèle 1935 de Bourges
Utilisant l'affût biflèche adopté pour le canon de 75 modèle 1897-1933, ce matériel décroche le plus gros des commandes de 105 C, avec un total de 34 groupes (408 pièces) réceptionnés entre décembre 1936 et décembre 1939. Puis sa fabrication est suspendue durant la guerre au profit de celle du matériel de 25 antichar, classé prioritaire.
(Coll. P. Touzin)

« **Mission de l'artillerie** [6]

1° - Faire de l'accompagnement des chars au plus près en profitant de la zone de sécurité créée par les chars.

2° - Prendre sous le feu les éléments antichars de l'adversaire.

3° - Assurer la convergence des feux de toute l'artillerie au profit de l'attaque principale. »

Relevons aussi qu'il n'est pas encore question, dans les enseignements pratiques du début 1940, des groupes de canons de 75 automoteurs cuirassés. Mais l'on voit que la façon dont est envisagée l'emploi de l'artillerie d'accompagnement divisionnaire accrédite fortement la thèse du général Martin en faveur d'une artillerie de DCr entièrement automotrice *(➥ page 47).*

LES MOYENS DE L'ARTILLERIE D'ACCOMPAGNEMENT

Les canons en service

Afin de remplir leur mission « *d'appui direct au profit de l'échelon de tête* » au sein de la DCr, les groupes d'artillerie d'accompagnement des trois premières divisions sont donc dotés du **matériel de 105 C**, c'est-à-dire l'obusier léger à tir courbe qui a fait défaut à l'armée française depuis trois décennies [7] et est enfin entré en service, de manière assez parcimonieuse, à partir de 1936.

Pour ne rien simplifier, le matériel dont ces régiments sont pourvus n'est pas homogène :

— le 305e RATTT de Besançon est doté depuis 1938 de l'obusier **modèle 1934 S** (Schneider) ;

— le 309e RATTT de Strasbourg a perçu quant à lui l'obusier **modèle 1935 B** (Bourges) ;

— le 319e RATTT, créé sur le papier le 20 mars 1940 par la réunion d'un groupe de chacun des deux précédents, sert quant à lui, *ipso facto*, les deux modèles : son Ier groupe (ex-I/305e) est doté du matériel du Creusot et son IIe groupe (ex-III/309e) de celui de Bourges. Au moins, la munition est la mienne.

À la **1re DCr**, le matériel **modèle 1934 S** est jugé par le général Bruneau [8] comme « *un bon matériel très moderne* [tirant] *un projectile ayant une capacité d'explosif et une puissance nettement supérieure à l'armement du char B* [...]. *Ce modèle de 105 avait, d'ailleurs, d'autres avantages : il possédait un grand champ de tir, une grande rapidité de tir, il ne pesait pas trop lourd et se déplaçait assez facilement dans tous terrains. Mais il avait un défaut très grave pour la lutte rapprochée contre des engins blindés, c'est qu'il ne pouvait pas tirer, sans risquer de détériorer ses freins, à courte distance sur un objectif à terre.* »

À la **2e DCr**, le matériel **modèle 1935 B** « *a donné toute satisfaction ; il est apparu comme parfaitement adapté aux missions qui lui étaient destinées et très robuste : la division avait, le 25 juin, 24 pièces sur 24, parmi lesquelles 23 en état de tirer* ». Bel hommage rendu par le colonel Perré [9] aux artilleurs du 309e.

Notes

[6] Extraits d'un document non daté (vers février 1940) que nous avons déjà évoqué dans le précédent article (➥ *GBM 79 page 41)*, au sujet de la division cuirassée « type 1940 ».

[7] Voir *Les canons de la Victoire 1914-1918*, de F. Vauvillier et P. Touzin, H&C 2006, pp. 7-8.

[8] Rapport Serre, Annexes T. V, pp. 1163s, audition du 6 juillet 1948.

[9] Commande d'abord l'infanterie et les chars de la 2e DCr, puis est nommé le 20 mai à sa tête en remplacement du général Bruché. Les citations sont extraites du *Rapport d'opérations de la 2e DCr.*

[10] Rapport Serre, Annexes T. V, pp. 1325s, audition du 21 décembre 1948.

[11] *Historique du 322e RATTT*, s.l.n.d.

[12] Gamelin, *Servir*, Tome 1, Plon 1946, page 253.

COMPOSITION DE L'ARTILLERIE DES DIVISIONS CUIRASSEES EN MAI-JUIN 1940

Eléments organiques	**1re DCr** *créée le 16 janvier*	**2e DCr** *créée le 16 janvier*	**3e DCr** *créée le 20 mars*	**4e DCr** *(« groupement de Gaulle ») éléments réunis entre le 15 et le 28 mai*
Artillerie				
Régiment d'artillerie *(2 groupes)*	305e RATTT *(105 C)*	309e RATTT *(105 C)*	319e RATTT *(105 C)*	322e RATTT *(75 TTT, 18 mai)*
Batterie divisionnaire antichar *(47 AC)*	10e Bie/305e	10e Bie/309e	*néant*	*4 batteries* A
Bie automotrice de chasseurs de chars	*néant*	53/11e *(28 mai)*	57/11e *(7 juin)*	51/11e *(27 mai)* et 52/11e *(28 mai)*
Batterie de DCA de petit calibre *(25 CA)*	*néant*	*néant*	*néant*	1020/404e *(22 mai)*

A. Batteries divisionnaires 11/80e et 10/86e *(prévues pour le Levant mais affectées à la 4e DCr le 15 mai)*, 661e et 665e batteries AC de réserve générale *(le 25 mai)*.

À la **3e DCr**, la situation est moins brillante. Son ancien chef d'état-major le général (alors lieutenant-colonel) Devaux brosse ainsi le portrait, à la date du 12 mai 1940, de l'artillerie de sa division, surprise en pleine phase d'organisation pour tous ses composantes : « *Le 319e RA* [...] *comprend deux groupes venant de deux régiments différents* [qui] *ne servent pas le même matériel. Les munitions sont transportées dans des camionnettes, si bien que cette artillerie " tous terrains " est pratiquement liée à la route dont elle ne peut guère s'éloigner. La batterie hors-rang n'existe que sur le papier et n'a aucun des véhicules, spéciaux ou non, qui lui sont indispensables* » [10]. Et dans les batteries, cinq tracteurs de dépannage Somua MCG (sur six) manquent à l'appel.

À la **4e DCr** enfin, constituée dans l'urgence et l'improvisation, le matériel est paradoxalement celui prévu à l'origine pour les DCr par le CSG en décembre 1938 : deux groupes de **75 modèle 1897 TTT**. Le 322e RATTT est formé en 48 heures au COAA de Vernon avec un noyau d'environ 600 hommes du 97e RAD (hippomobile). Le 17 mai, ses canons « *sont transformés par le parc de Vernon en remplaçant les roues bois-fer par des roues caoutchouc.* » Le régiment du groupement de Gaulle est, par ailleurs, convenablement équipé avec pour l'essentiel du matériel automobile neuf sortant de fabrication, sauf des « *camions ateliers de fortune* [et] *les voitures de transmissions qui étaient de simples camionnettes non aménagées.* » [11]

Les tracteurs en service

En l'espèce, il s'agit, pour les quatre régiments, des **Citroën P 107** ou **Unic P 107 BU** semi-chenillés bien connus, auxquels les 105 C de Bourges (mais pas ceux du Creusot) sont attelés après avoir été munis de trains rouleurs, un dispositif transitoire permettant d'utiliser à bonne vitesse sur route des matériels d'artillerie non montés sur caoutchouc. Pour les déplacements en tous terrains, les trains rouleurs sont retirés.

Ce type d'attelage, analogue à celui dotant l'artillerie des autres divisions motorisées (DLM, DLC, DIM), n'est qu'un équipement de « première mise », une pâle ébauche de ce qui est prévu et programmé pour les divisions cuirassées à plus ou moins brève échéance.

COMPOSITION DES 305e ET 309e RATTT EN VÉHICULES SPÉCIAUX

	BHR	Ier Gpe	IIe Gpe	BAC	CR	total
Véhicules semi-chenillés						
Tracteurs légers Citroën (ou Unic) P 107	4 [A]	37 [B]	37 [B]	–	–	78
Tracteurs légers Citroën P 17	–	–	–	10 [C]	–	10
Tracteurs de dépannage Somua MCG	–	3 [D]	3 [D]	2	–	8
Véhicules tous terrains (ou spéciaux) à roues						
VLTT Laffly S 15 R (6 roues) [E]	3 [F]	8 [G]	8 [G]	5 [H]	–	24
Tracteur de dépannage Latil TAR H2 (4 roues)	–	2	2	–	2	6

[A] Tous avec remorque (deux transmission/observation, une téléphonique, une radio).

[B] Quatre à l'état-major de groupe, tous avec remorque (une transmission/observation, deux téléphoniques, une radio), et 11 à chacune des trois batteries (un tracteur de commandement avec remorque transmission/observation, quatre tracteurs de pièce de 105 C, six tracteurs de caisson).

[C] Huit tracteurs de pièce de 47 AC (quatre sections de deux 47 AC) et deux tracteurs de remorque à munitions (ou, si disponible, de caisson pour canon de 47 AC).

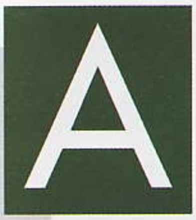
[D] Un à chacune des trois batteries.

[E] Ou, à défaut, VLTT Citroën-Kégresse P 19 semi-chenillée ancien modèle.

[F] Deux à l'équipe de reconnaissance et liaison, une à l'équipe d'observation.

[G] Deux à la section de commandement et deux à chacune des trois batteries.

[H] Une à la section de commandement et une à chacune des quatre sections de deux pièces AC.

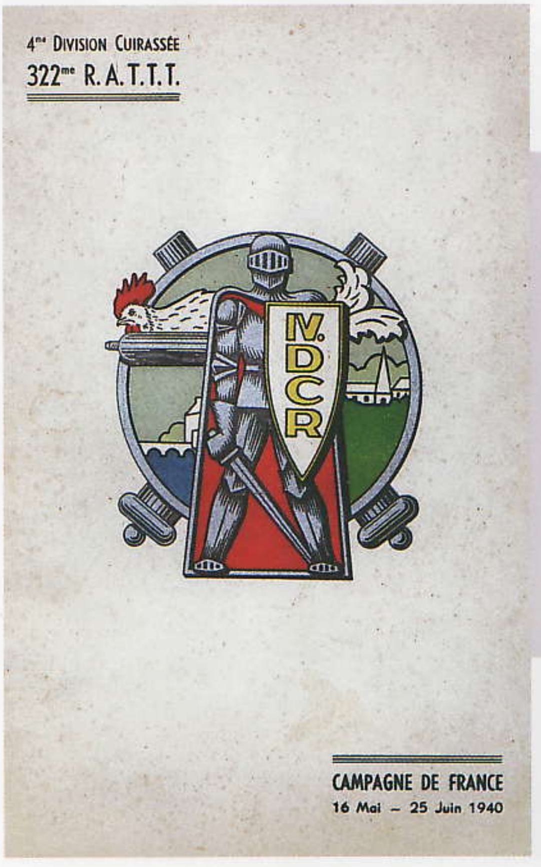


Symbole de carrosserie du 322e RATTT (4e DCr)

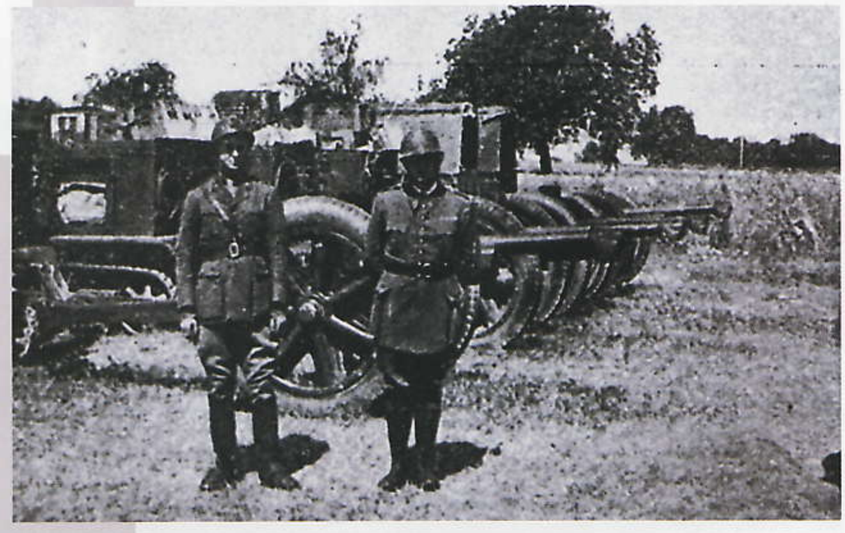
LES MOYENS DE L'AVENIR

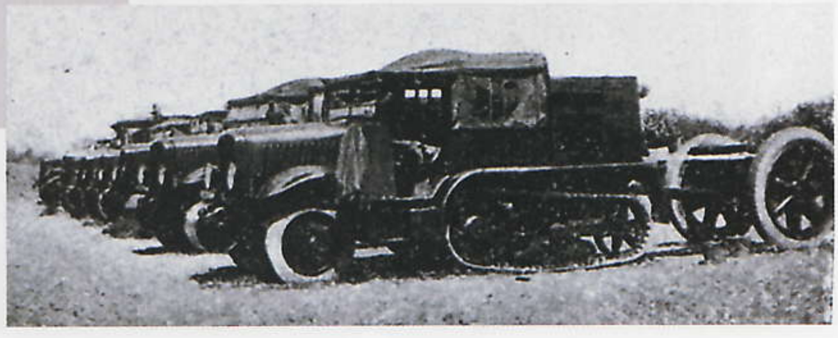
Le procès-verbal de la séance du CSG du 2 décembre 1938 recèle à cet égard une phrase-clé : « *Le général Gamelin précise que ce matériel de 75* [remplacé, on l'a vu, par le 105 C], *qui sera tracté et tous terrains, disposera en outre dans l'avenir, de véhicules protégés comme ceux des chasseurs portés, pour être apte à suivre rapidement leur mouvement.* »

Voici la base indiscutable sur laquelle repose un certain nombre de traces ultérieures, ténues mais bien réelles, notamment dans les mémoires de Gamelin : « *Depuis l'origine, nous poursuivions l'idée d'avoir des engins d'accompagnement des chars sur affûts blindés à chenilles* [...] *En attendant, l'artillerie de nos divisions cuirassées et de nos divisions mécaniques dans toute la mesure du possible devait être traînée par des tracteurs tous terrains blindés* ». [12] Et, plus loin, cette note de bas de page qui reprend la composition du RATTT — osons écrire, du *RADCr* — telle qu'arrêtée par le CSG, mais avec des détails sur le matériel envisagé : « *un régiment de deux groupes de 75 tractés par avant-*


4e Division Cuirassée
322me R.A.T.T.T.

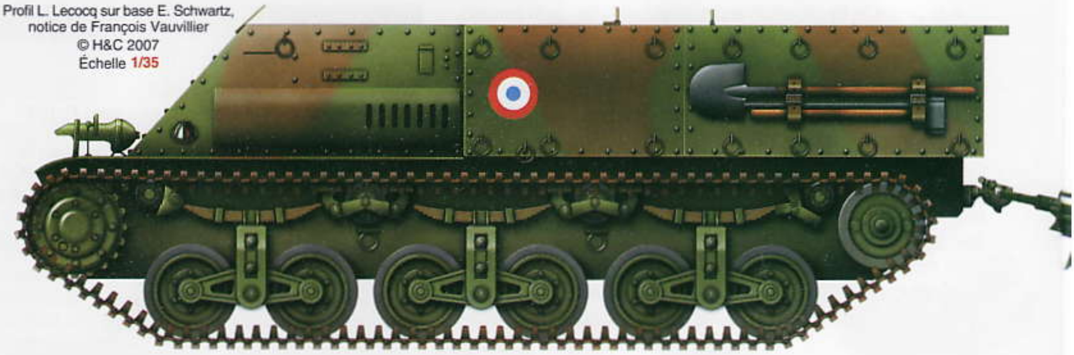
Campagne de France
16 Mai – 25 Juin 1940





Le 322e RATTT a fait l'objet d'un petit historique très illustré, documents hélas de mauvaise qualité technique mais de premier intérêt. Ces deux documents présentent le parc de la 2e batterie (tracteurs Unic P 107, canons de 75 TTT et caissons) à Leguillac (Dordogne) au lendemain de l'armistice.
(Coll. F. Vauvillier)

Avant-train tracteur blindé Lorraine 39 L
Le type représenté — sûr quant au châssis, présumé quant à la caisse — est tout simplement la VBCP 39 L. L'on peut imaginer en effet que seul l'aménagement intérieur de ce véhicule devait différer, selon l'emploi auquel il était destiné. Cependant, l'étude technique reste à retrouver. Selon un écrit du général Gamelin dans ses mémoires, trois versions distinctes avaient été prévues pour doter le *RADCr* futur :
- un avant-train blindé (tracteur de pièce),
- un caisson blindé (entendons, un véhicule porte-munitions ne traînant pas de caisson en remorque)
- une voiture pour le transport des servants.


Profil L. Lecocq sur base E. Schwartz, notice de François Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

trains blindés, caissons blindés et voitures blindées tous terrains pour le transport des servants. » [13]

Nul doute que le matériel blindé « modèle 1940 » des *RADCr* eut été le **tracteur chenillé Lorraine 39 L** adapté aux besoins de l'artillerie légère. Dès le début 1938, ce véhicule (sous la forme d'origine 37 L) avait d'ailleurs subi avec succès des essais de traction du canon de 47 antichar et « *semblait devoir être de préférence envisagé comme tracteur blindé* [...] *pour la traction de matériel d'artillerie pesant jusqu'à 2 tonnes* ». [14]

Mieux : le 105 C automoteur blindé

Lorsqu'il relève dans ses carnets les fameux « *trois groupes d'obusiers de 105 sur **affût blindé automoteur*** » (→ *GBM 79 page 40*), le lieutenant Devos lève un sacré lièvre. Peut-être s'est-il trompé sur le décompte, mais sûrement pas sur l'idée même. Car celle-ci n'est autre que la vision du général Martin débattue au CSG (→ *encadré ci-contre*). Elle est là, ancrée dans la tête des chefs de l'*arme des chars* [15], en filigrane dans leurs écrits. Ainsi, dans son rapport d'opérations rédigé au lendemain même de la campagne, Perré indique qu'« *il eût été naturellement de beaucoup préférable qu'il* [le 105 C] *fût monté sur affût automoteur et que chaque batterie disposât d'un char observatoire* ». Cette phrase, loin d'être une parole en l'air, traduit l'amertume de celui *qui sait ce qui allait venir* et déplore de ne pas avoir pu en disposer au moment de la bataille.

Cela dit, sur le plan technique, les traces précises, concrètes, irréfutables, restent à produire. Pour la réalisation pratique de ce 105 C automoteur, deux matériels se seraient sans grand doute trouvés en concurrence : d'une part une énième adaptation du tracteur **Lorraine**, et d'autre part un projet **Renault** (ou AMX) basé sur une caisse de char R 35 élargie, avec train de roulement du nouveau modèle AMX (R 40).

La voiture d'observation d'artillerie

Ce que le lieutenant Devos, du 15e BCC, qualifie d'« *observatoire blindé* » (→ *GBM 79 page 40 en haut*) et que le colonel Perré (2e DCr) désigne sous l'appellation plus ambitieuse de « *char observatoire* » est, dans sa forme initiale seule réalisée, un blindé léger chenillé muni de la tourelle spéciale à télémètre de 1,25 m, montée au début de 1937 sur la voiture de commandement **Renault YS 2**. Mis en service en été 1937 au

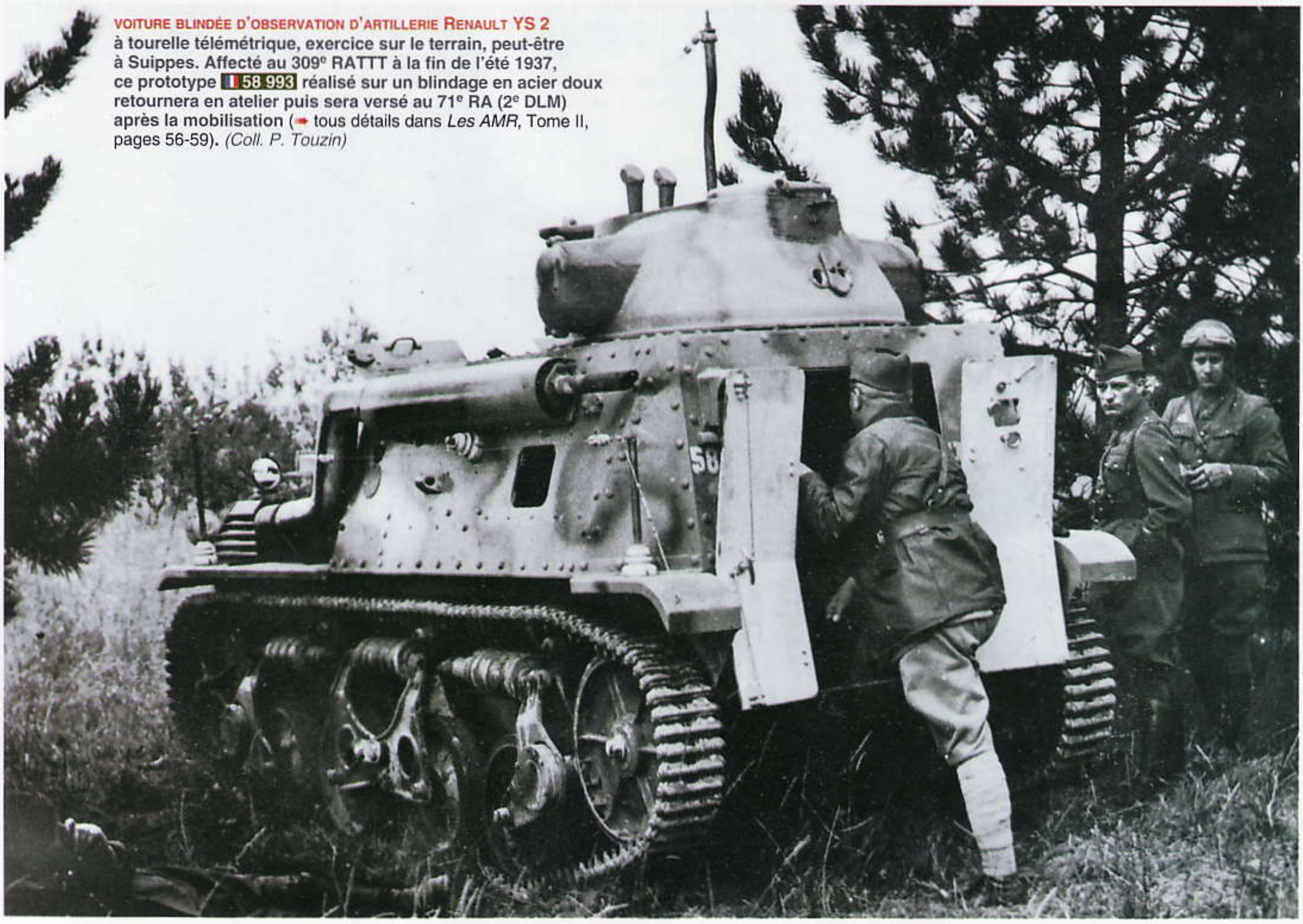
Notes

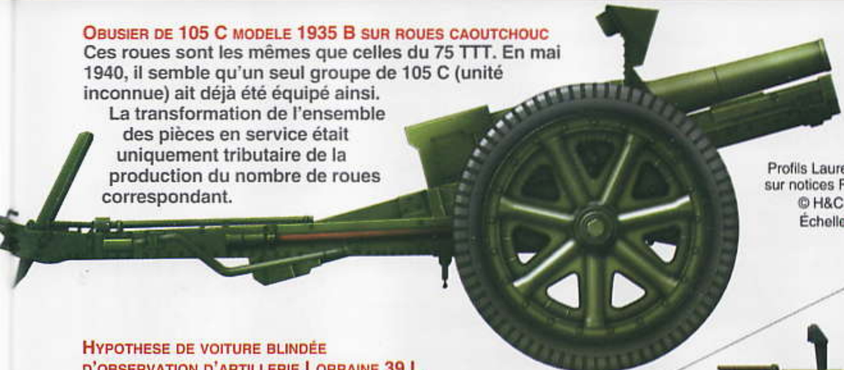
13. Gamelin, *Servir*, Tome 3, Plon 1947, page 279.

14. Conclusions du rapport d'essais de la commission de Vincennes, 21 avril 1938.

15. « *J'eusse aimé réaliser un pas de plus : la création d'une "arme des chars"* [...] *En tant que chef d'état-major, je l'avais prévue en 1932...* » (Gamelin, *Servir*, T. 1, page 253).

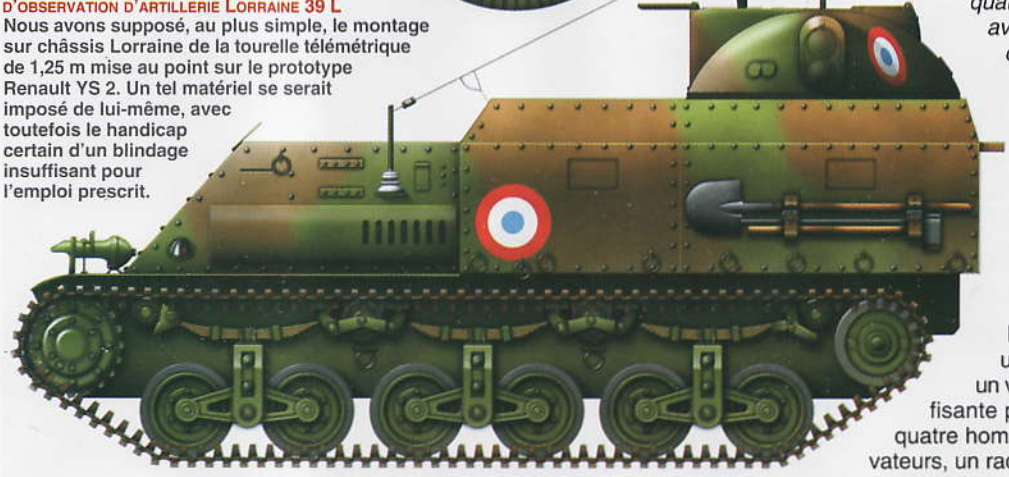
16. « *Dans l'état actuel de la question* », peut-on lire dans un rapport du 27 septembre 1938 signé Keller, c'est aux chars de fournir cet observatoire, qui est un appareil standard muni en sus d'un ER 22 d'artillerie. Mais cette solution ne résoud pas la question du « *char équipé en observatoire* ».


Voiture blindée d'observation d'artillerie Renault YS 2
à tourelle télémétrique, exercice sur le terrain, peut-être à Suippes. Affecté au 309e RATTT à la fin de l'été 1937, ce prototype 58 993 réalisé sur un blindage en acier doux retournera en atelier puis sera versé au 71e RA (2e DLM) après la mobilisation (→ tous détails dans *Les AMR*, Tome II, pages 56-59). *(Coll. P. Touzin)*



Obusier de 105 C modèle 1935 B sur roues caoutchouc
Ces roues sont les mêmes que celles du 75 TTT. En mai 1940, il semble qu'un seul groupe de 105 C (unité inconnue) ait déjà été équipé ainsi. La transformation de l'ensemble des pièces en service était uniquement tributaire de la production du nombre de roues correspondant.

Profils Laurent Lecocq
sur notices F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35



Hypothèse de voiture blindée d'observation d'artillerie Lorraine 39 L
Nous avons supposé, au plus simple, le montage sur châssis Lorraine de la tourelle télémétrique de 1,25 m mise au point sur le prototype Renault YS 2. Un tel matériel se serait imposé de lui-même, avec toutefois le handicap certain d'un blindage insuffisant pour l'emploi prescrit.

309e RATTT de Strasbourg, ce petit blindé dérivé de l'AMR 35 est le précurseur de tous les *véhicules d'observation d'artillerie* (VOA) de l'armée française.

La raison d'être d'un tel matériel est expliquée par le général Bruneau (1re DCr) : « *dans la lutte contre des engins cuirassés capables d'évoluer sur le terrain avec une grande rapidité, le tir indirect, avec observatoire éloigné des pièces, est contre-indiqué. il risque de gêner les exécutants parce que ces derniers ne savent jamais s'ils ne vont pas, pendant leur déplacement, être pris dans un nouveau tir. Avec l'infanterie, cela ne risque rien car lorsque vous décalez un tir de 500 m vous savez que l'infanterie n'atteindra pas avant un quart d'heure le nouvel espace battu ; mais avec des chars B, il n'en va pas de même, car il leur suffit de deux à trois minutes pour franchir 500 m* ».[8]

Il faut donc à l'artillerie d'accompagnement des DCr (et des DLM) des engins blindés serrant les chars au plus près, capables d'observer et de commander les feux, par réseau radio dédié, aux batteries qui, dans ces conditions seulement, peuvent effectuer du tir indirect en appui des chars. Nul doute qu'en série, le VOA « modèle 1940 » eut été réalisé, *a minima* sur une chenillette Lorraine, idéalement sur un véritable char moyen[16], d'une masse suffisante pour accueillir un équipage de trois ou quatre hommes (un ou de préférence deux observateurs, un radio, un mécanicien pilote).

UN CANON CHAR DE 75 MAIS AUSSI UN AUTOMOTEUR DE 105 C

Le projet visionnaire du général Martin

Lors de la séance du CSG du 2 décembre 1938, le général Martin, inspecteur des chars, expose « *une conception différente de l'artillerie de la division cuirassée. Il eût souhaité qu'elle disposât de* ***deux sortes de canons automoteurs*** *:*

– l'un destiné à tirer sur les pièces antichars et n'entrant pas dans le système général de l'artillerie, mais servi à l'intérieur du bataillon de chars et faisant du tir à vue de pièce, véritable ***canon char*** [NDA : à ce niveau se placerait, dans notre interprétation de l'idée du général Martin, l'ARL V 39, conçu comme un véritable « canon d'assaut »] ;

– l'autre destiné à exécuter des tirs sur des objectifs plus importants et tirant à vue par batterie, ***canon plus lourd*** *et à capacité d'explosifs plus grande que le 75, au calibre de 105 et équiperait les groupes automoteurs* [...].

À l'appui de cette idée, le général Martin fait remarquer que la division cuirassée dispose, avec le seul armement des chars, de 120 canons de 75 et que le fait d'ajouter 12 nouveaux canons de ce calibre ne lui procurera pas un avantage très sensible.

À noter, selon lui, que les canons de 105 entrant dans la constitution des groupes automoteurs n'auraient pas besoin d'être aussi fortement blindés que les canons chars destinés à agir par pièce, au sein des bataillons de chars [NDA : à ce niveau se situerait donc un « automoteur de 105 C » relativement simplifié, dans l'esprit de celui que nous proposons ci-contre].

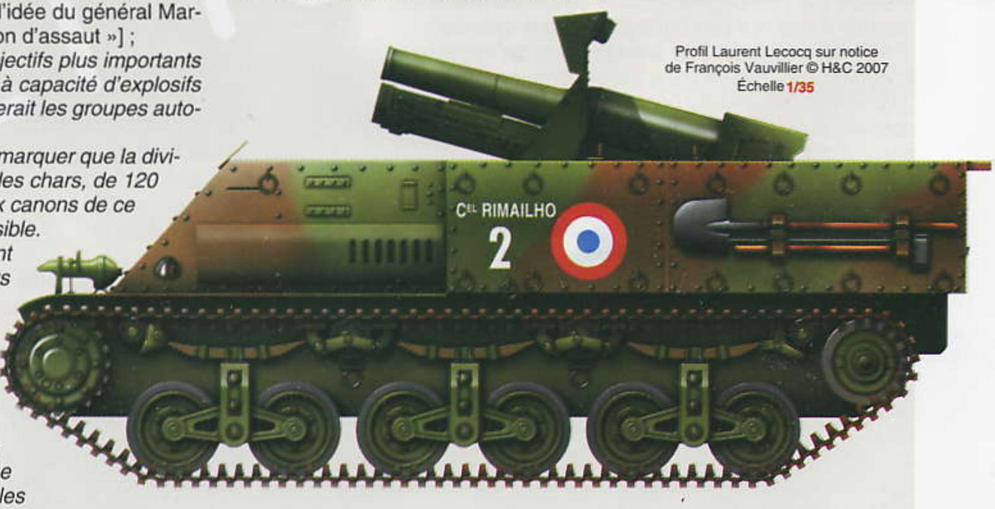
Le général Gamelin objecte à cette conception les difficultés de réalisation du matériel. Il indique que la solution du problème, en ce qui concerne les canons chars préconisés par le général Martin, pourrait être trouvée, toutefois, dans l'utilisation de chars Somua armés d'une tourelle de 75 mm. [NDA : une autre idée d'avenir].

Le général Condé voit des inconvénients dans la solution envisagée par le général Martin. La création de deux types différents de matériel automoteurs, appelés à remplir des missions très voisines, sinon identiques, lui paraît peu avantageuse ; d'autant qu'il est possible de réaliser un matériel capable de faire indifféremment du tir à vue de batterie et du tir à vue de pièce.

Il fait des réserves, au surplus, quant à l'adoption du calibre de 105 pour l'armement des groupes automoteurs. Aucun type de canon de cette nature n'a pu être étudié jusqu'ici. Enfin, un matériel de 105 quel qu'il soit ne peut transporter qu'un approvisionnement de munitions assez limité. »

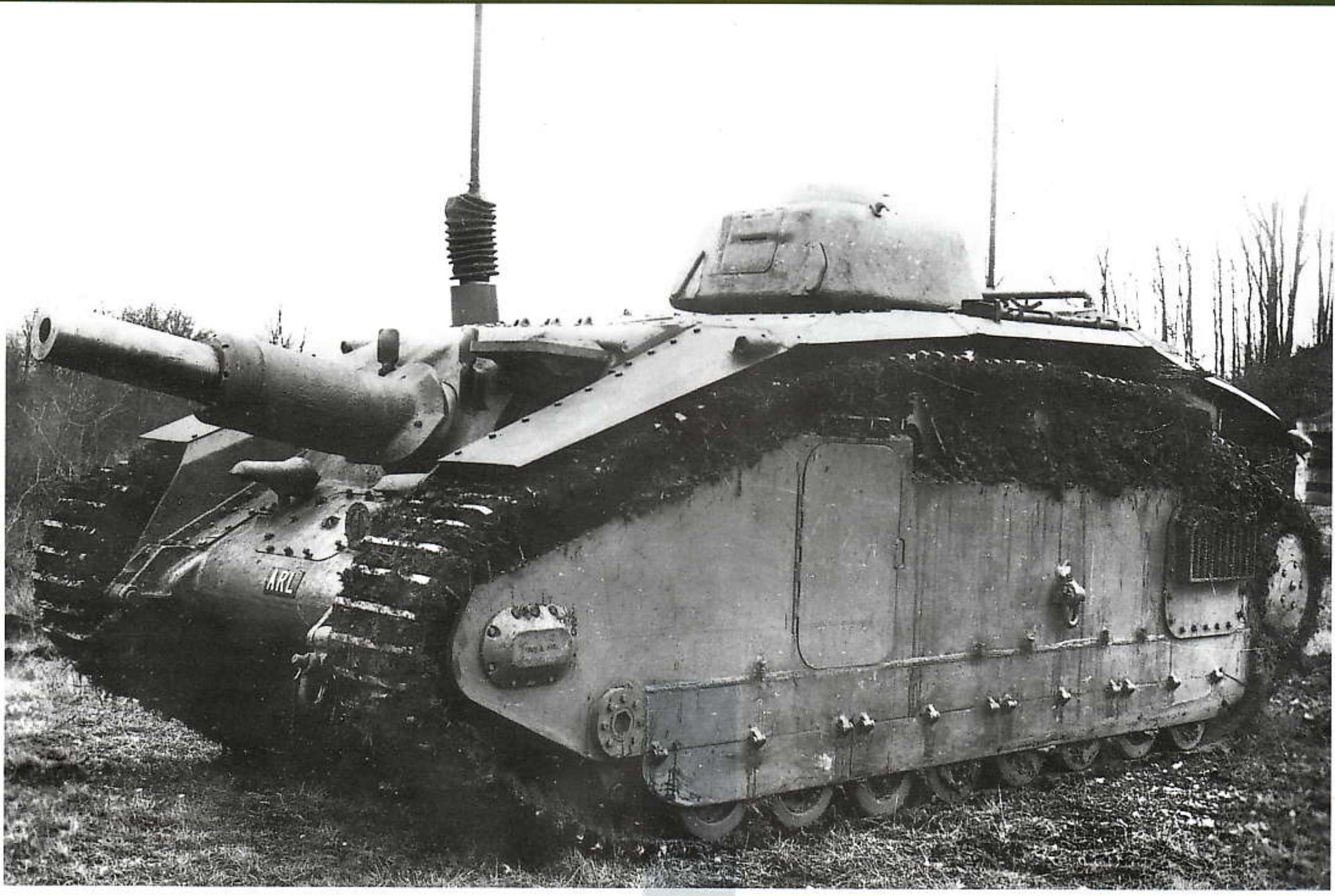
Toutefois le général Gamelin, réservant l'avenir avec sa prudence coûtumière, indique que « *la question des délais nécessaires à la réalisation d'un matériel de 105 automoteur est pour l'instant déterminante* [et] *qu'il lui semble prématuré de trancher définitivement, dans le détail, la constitution à donner à l'artillerie de la division cuirassée, en ce qui concerne au moins les matériels à l'étude ; il estime que la discussion actuelle n'a à cet égard qu'une valeur d'indication* ».

Profil Laurent Lecocq sur notice
de François Vauvillier © H&C 2007
Échelle 1/35



Hypothèse d'un automoteur de 105 C sur châssis Lorraine 39 L, horizon 1941
Nous avons imaginé ce matériel de manière logique, à partir du châssis existant le plus approprié, réalisant l'unité de matériel entre les diverses composantes de la DCr. La suite de l'histoire a prouvé, sous d'autres couleurs hélas, que le châssis Lorraine constituait un support d'artillerie valable. Nous avons aussi présumé que le premier groupe d'automoteurs ainsi constitué, vers 1941, aurait choisi de donner à chaque pièce (de « 1 » à « 12 ») le nom d'un artilleur célèbre. Et si le premier numéro revient de droit à Bonaparte, le colonel Rimailho, pour ses travaux sur les automoteurs, eut assurément mérité de compter — de son vivant — à la 1re batterie.

En livrant aux lecteurs de GBM l'extrait complet sur ce point du procès-verbal de la séance du CSG du 2 décembre 1938, nous avons voulu montrer combien les perspectives étaient ouvertes, même si les données techniques manquent encore pour éclairer avec toute la précision voulue ce chapitre oublié de l'histoire de l'artillerie automotrice. ■



Le prototype en acier doux de l'automoteur ARL V 39. Un dossier complet lui sera bientôt consacré. *(Coll. P. Touzin)*

LES 75 AUTOMOTEURS

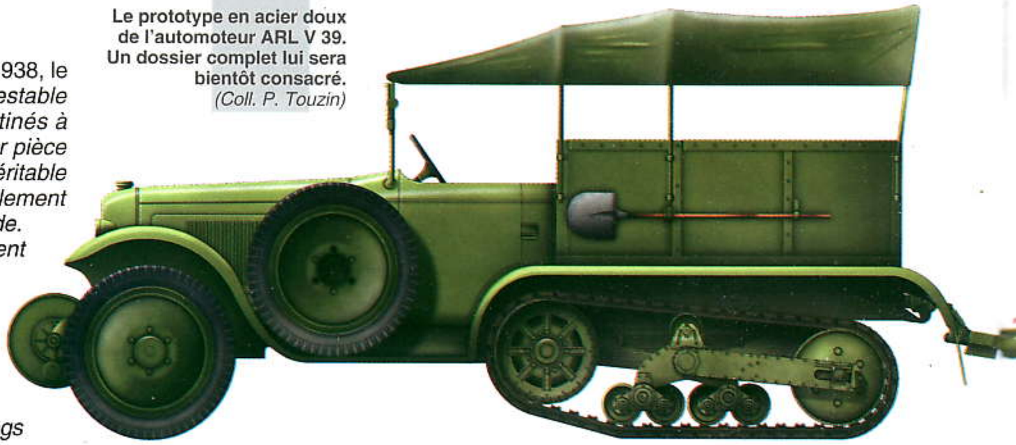
Lors de la réunion du CSG du 2 décembre 1938, le général Condé rappelle la « *nécessité incontestable [...] du groupe des canons automoteurs destinés à suivre au plus près les chars, pouvant tirer par pièce isolée ou par batterie et qui constitueront la véritable artillerie d'accompagnement. Ils seront normalement répartis à raison d'une batterie par demi-brigade.*

L'utilité de ce matériel apparaît plus nettement encore si l'on observe que les canons de 75 de chars, médiocres au point de vue de leurs conditions de pointage, ont des possibilités d'action assez limitées. La seule difficulté réside dans le fait qu'un seul prototype de matériel de 75 automoteur est actuellernent à l'étude et que sa réalisation demandera de longs délais, pouvant atteindre deux ou trois ans. »

Il s'agit du fameux **ARL V 39** qui sera détaillé plus tard dans nos pages. Bornons-nous pour l'heure aux questions d'organisation qui vont évoluer rapidement puisque, réunie le 27 septembre 1939, la commission d'études du matériel automoteur préconise l'adoption, non pas d'un unique groupe divisionnaire (envisagé à trois batteries de quatre pièces, suivant l'organisation classique de l'artillerie), mais de deux groupes de chacun deux batteries réduites à trois pièces. Ainsi, pour un total inchangé de 12 canons automoteurs par division, l'on acquiert une souplesse tactique accrue : les automoteurs sont plus faciles à « *monnayer* », il devient possible d'en attribuer un groupe à chaque demi-brigade constituée, à la demande, en groupements tactiques [17].

Le 15 octobre 1939, Édouard Daladier fait commander 12 groupes de 75 automoteurs de chacun six pièces. Sur ces douze groupes, quatre, dotés du Somua SAu 40, sont destinés aux DLM [18] et les huit autres, sur ARL V 39, aux DCr. Chaque groupe doit comporter neuf châssis chenillés, dont six aménagés en canon automoteur et trois en véhicules de commandement (un véhicule PC par batterie et un véhicule PC de groupe).

Quant au rythme de sortie des ARL, la dernière prévision connue — datant du 25 avril 1940 — tablait sur les cinq premiers en octobre 1940, puis 10 par mois à compter de novembre 1940. Aucun, hélas, ne verra le jour.



Tracteur léger d'artillerie Citroen-Kégresse P 17 E
Ce matériel périmé, retiré de l'artillerie de campagne au profit du P 107, est réintroduit à titre transitoire dans les batteries antichars tractées (ainsi que dans certaines batteries antiaériennes de 25 CA) en attendant l'arrivée des nouveaux tracteurs à six roues licence Laffly.

LES MOYENS ANTICHARS

Lors de la séance du CSG du 2 décembre 1938, l'assentiment est unanime sur les propos du général Condé. Celui-ci « *très partisan de l'affectation de canons antichars* » relevant de l'artillerie, précise qu'« *il faut que le rideau relativement faible d'infanterie que peut tendre la division cuirassée soit capable de " tenir " contre une action de chars. À cet égard, la batterie de 47 mm à lui attribuer doit être constituée à 12 pièces réparties en quatre sections de trois pièces, solution plus économique, au point de vue de l'encadrement, que l'organisation en sections de deux pièces.* »

Dans la droite ligne de ce qui précède, l'instruction succincte sur la DCr « modèle 1940 » déjà citée à maintes reprises, résume brièvement la question :

« **MISSION DE LA BATTERIE ANTICHARS** [6]

1° - Tendre dans un minimum de temps un barrage dans un couloir.

2° - Renforcer les feux antichars [19] des chasseurs. »

NOTES

[17] Notion fondamentale, nous y reviendrons. Le général Héring avait insisté, lors de la séance du 2 décembre 1938, sur l'intérêt de pouvoir « *monnayer* » (l'expression est de lui) la division cuirassée en plusieurs « *groupements de combat* » (expression de lui également) de toutes armes.

[18] La commande pour les DLM sera ultérieurement augmentée et modifiée, nous en reparlerons le moment venu.

Quant aux moyens en matériels de **47 AC modèle 1937** dont les DCr vont effectivement disposer au printemps 1940, ils diffèrent assez sensiblement de la situation envisagée en décembre 1938 et font appel à des unités élémentaires distinctes :

■ En premier lieu, la **batterie divisionnaire antichar** (BDAC) organiquement intégrée au RATTT — et qui prend le numéro 10 au sein du régiment [20] — se trouve, en 1940, limitée à huit pièces, tout en conservant intact le principe des quatre sections : ces dernières sont constituées à deux pièces au lieu de trois, de manière en principe provisoire.

Seules les 1re et 2e DCr reçoivent cette « *10e batterie* » en tant que telle, provenant de l'intégration aux 305e et 309e RATTT, le 16 janvier 1940, de deux batteries antichars (BAC) tractées de réserve générale qui avaient été mises sur pied le 25 novembre 1939, respectivement les 651e et 652e BAC.

La 3e DCr, que l'offensive allemande surprend en pleine phase d'organisation, n'aura pas de BDAC.

La 4e DCr (groupement de Gaulle), en revanche, ne reçoit pas moins de quatre batteries tractées *(➠ détail de ces batteries dans le tableau page 44)*, qui lui sont affectées en raison de l'importance stratégique que le commandement accorde, à la mi-mai 1940, à la grande unité improvisée du « colonel Motor ».

■ En second lieu, les **batteries automotrices de chasseurs de chars**, unités de circonstances créées dans l'extrême urgence, qui sont affectées en priorité aux DCr : deux à la 4e DCr et une à la 2e DCr fin mai pour les opérations devant Abbeville, puis une plus tardivement à la 3e DCr. La 1re DCr reconstituée n'aura pas le temps d'en percevoir.

Ces batteries, sur lesquelles nous reviendrons plus en détail ultérieurement, sont en réalité des unités mixtes, comptant une *section antichar* de cinq pièces de 47 AC automotrices sur châssis **Laffly W 15 TCC**, et une *section antiaérienne* de trois pièces de **25 CA modèle 1939** tractées par des Citroën W 15 T.

LES MOYENS ANTIAÉRIENS

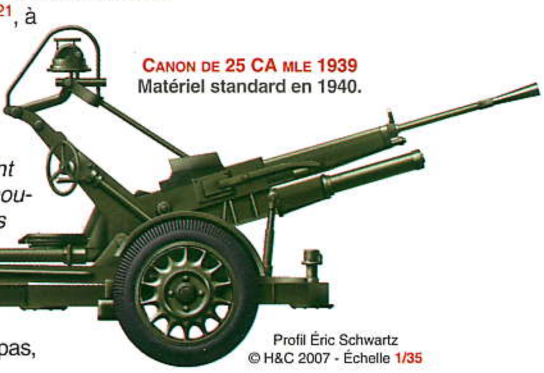
C'est toujours le général Condé qui, le 2 décembre 1938, prend la parole pour développer la question : « *Si la présence, à titre organique, dans la division, d'artillerie de DCA pouvant tirer à haute altitude ne se justifie pas, il n'en est pas de même de moyens de défense de petit calibre contre les avions volant bas. À ce point de vue, il faut que la division puisse disposer, pour réaliser une défense efficace sur 6 km de front, d'au moins 12 postes de tir, chaque poste comportant deux pièces, avec le matériel actuel, ou une pièce lorsque l'on pourra faire état de canons à cadence de tir plus rapide.* »

Hélas, l'« *élément de défense de petit calibre, contre avions* » retenu en conclusion de la séance du CSG du 2 décembre 1938, ou la « *batterie de DCA de petit calibre* » prévue dans la division cuirassée « type 1939 » n'est pas reprise dans la composition initialement réalisée au début 1940. En dehors des moyens d'autodéfense prévus et réalisés au sein même des unités (dispositifs de tir contre avions pour les mitrailleuses de chars, sur les side-cars des BCC et pour les FM des chasseurs portés), les seuls moyens antiaériens des DCr de 1940 seront tardivement constitués par les trois pièces de 25 CA 39 tractées appartenant aux batteries automotrices que nous venons d'évoquer. En sus, la 4e DCr sera la seule à disposer d'une véritable batterie contre avions, la 1020/404e batterie [21], à six pièces de **25 CA modèle 1938**.

LES FUMIGÈNES

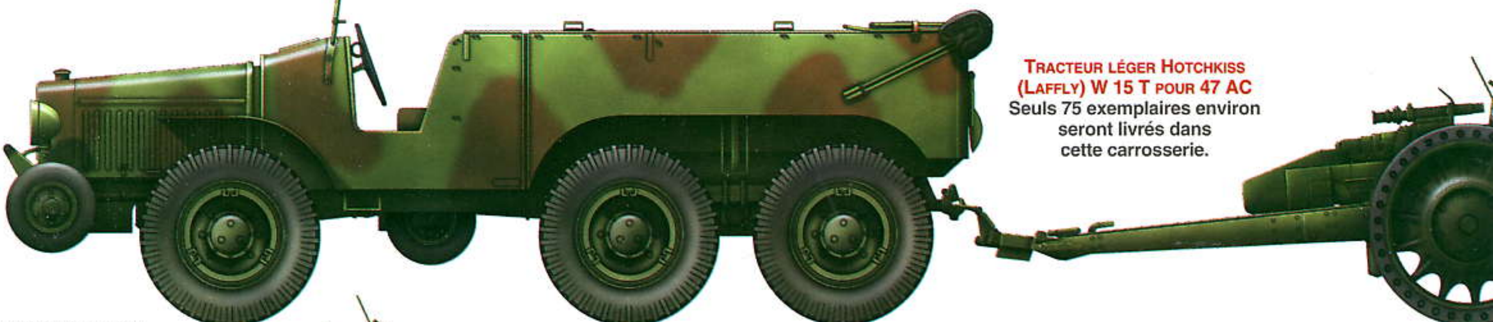
« *Des émisssions de fumée dissimulant ceux des chars qui doivent demeurer sur place* [...] *sous le camouflage de brouillards artificiels* [...] *des nuages protecteurs qui dérobent aux vues de l'ennemi une partie du champ de bataille...* » [22]. Le hasard n'existant pas, l'auteur de ces lignes voit affecter à sa division un 4e groupe autonome (à trois batteries d'engins fumigènes) formé le 20 décembre 1939. Malheureusement sans matériel.

S'il fallait, en guise de conclusion, résumer ce survol de l'artillerie des DCr en une phrase, nous choisirions celle-ci : *une vision de la question très juste, un délai de réalisation trop juste.* ■



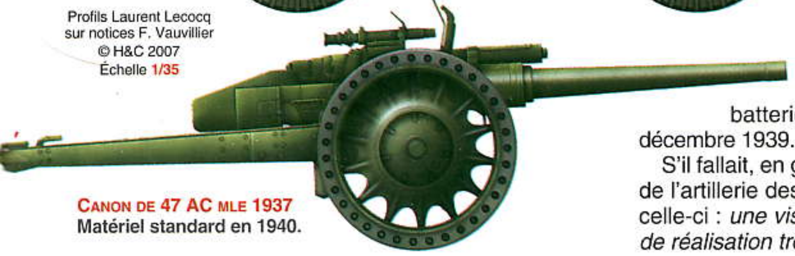
CANON DE 25 CA MLE 1939
Matériel standard en 1940.

Profil Éric Schwartz
© H&C 2007 - Échelle 1/35

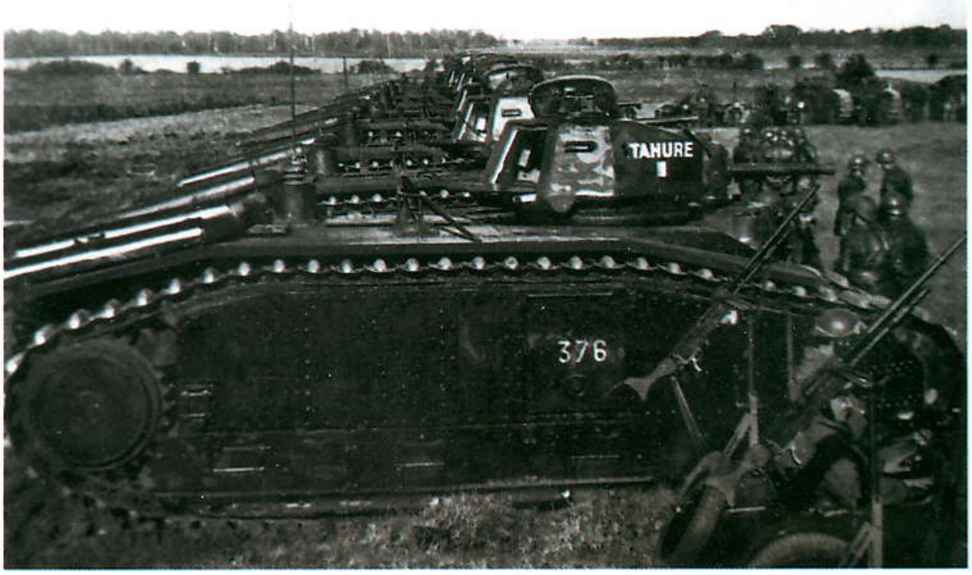


TRACTEUR LÉGER HOTCHKISS (LAFFLY) W 15 T POUR 47 AC
Seuls 75 exemplaires environ seront livrés dans cette carrosserie.

Profils Laurent Lecocq
sur notices F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35



CANON DE 47 AC MLE 1937
Matériel standard en 1940.



Devant le 376 *Tahure* du 49e BCC (3e DCr) vu ici le 26 mars 1940 lors d'une prise d'armes à Mourmelon, deux side-cars René Gillet portent l'armement antiaérien léger (extrêmement léger) récemment attribué aux BCC, des mitrailleuses Hotchkiss à crosse. *(Coll. R. Avignon)*

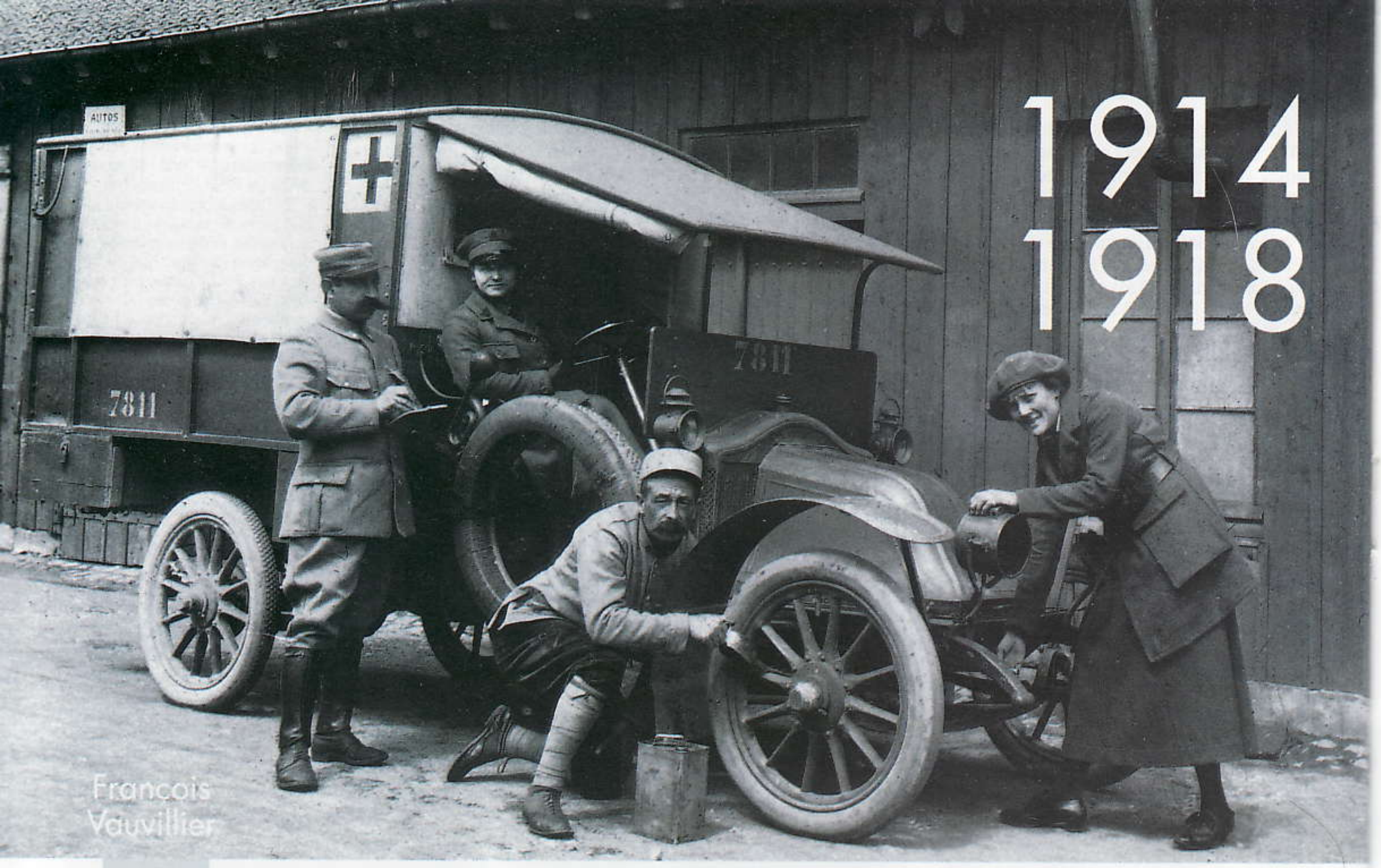
NOTES

[19] Les antichars étant d'abord présents au BCP porté : 12 canons de 25 (➠ *GBM 79 page 41*).

[20] Numérotation liée au fait que les neuf premières batteries sont celles des trois groupes de campagne (initiaux) que comptent ces RATTT. Mais en mai 1940, les régiments des DCr n'ont pas de IIIe groupe, donc pas de 7e, 8e et 9e batteries.

[21] Formée le 6 septembre 1939 en tant que 20e batterie du 404e RADCA, elle reçoit le n° 1020 le 15 novembre.

[22] Charles de Gaulle, *Vers l'armée de métier*, Berger-Levrault 1934, pages 163, 165 et 172.



1914
1918

LA NAISSANCE DES VOITURES SANITAIRES NORMALISÉES

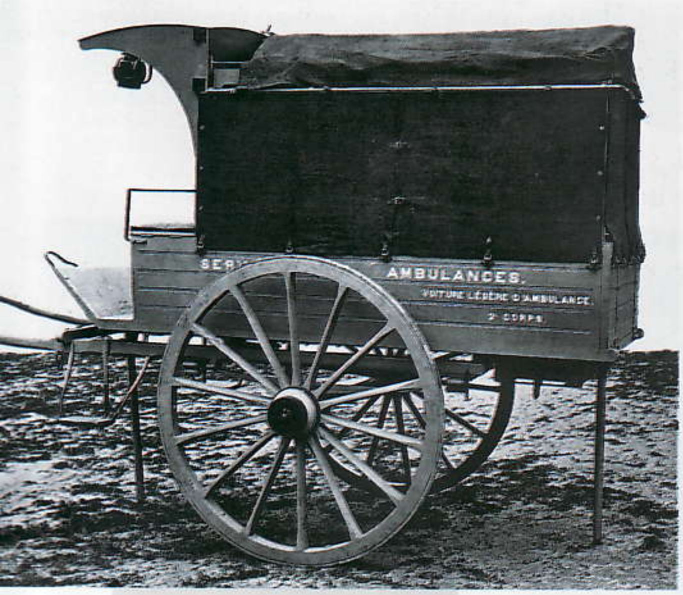
François
Vauvillier

VOITURE SANITAIRE LÉGERE RENAULT EU
Cette belle photographie, hélas non datée, montre la voiture matricule 7 811 d'une section sanitaire féminine. Elle fait partie des très nombreuses réalisations constituée par la pose d'une carrosserie appropriée sur un châssis de tourisme. Cependant, les spécifications de la caisse sont précises et elles se retrouvent à l'identique sur divers châssis d'autres constructeurs. *(Coll. F. Vauvillier)*

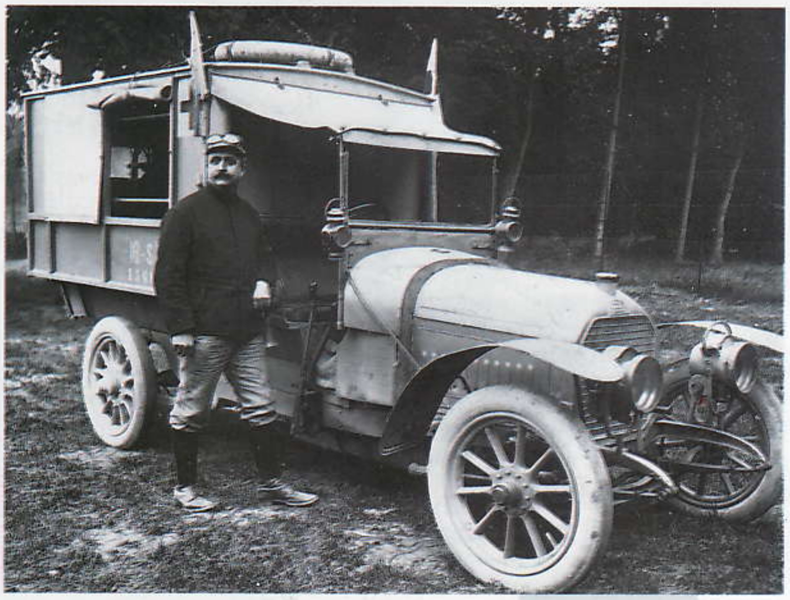
Une étonnante diversité caractérise les voitures sanitaires de l'armée française de la Grande Guerre.

Ce phénomène a trois causes principales :

— la réquisition appliquée, en août 1914, aux voitures automobiles pouvant remplir cet usage, en vertu de dispositions antérieures très récentes, notam-



VOITURE LÉGERE D'AMBULANCE
Plus tard désignée **PETITE VOITURE POUR BLESSÉS, À DEUX ROUES**, cette voiture hippomobile est aménagée pour le transport de deux blessés couchés sur brancards (dépassant à l'extérieur). Transposée à l'automobile, elle donne naissance à la *voiture sanitaire légère* dont la capacité sera accrue à deux égards, avec trois blesssés couchés ou quatre blessés assis. *(Coll. F. Vauvillier)*



VOITURE SANITAIRE LÉGERE PEUGEOT 144
Ce modèle, de petite série mais bien réglementaire, matricule 15 600, a été mis en service à la section sanitaire SS 16. Sa carrosserie est la même que celle de la Renault EU figurant en titre, à quelques détails près : présence des fanions d'identification, roue de secours sur le toit et capote souple au lieu d'un dais rigide au-dessus de la banquette avant. *(Coll. F. Vauvillier)*

ment la création (sur le papier), le 17 avril 1913, des sections sanitaires automobiles ;

— le principe des dons et l'apport des œuvres caritatives françaises et étrangères ;

— des commandes de petite série dans l'industrie française, saupoudrage lié aux capacités variables de chaque constructeur et à leurs plans de charge.

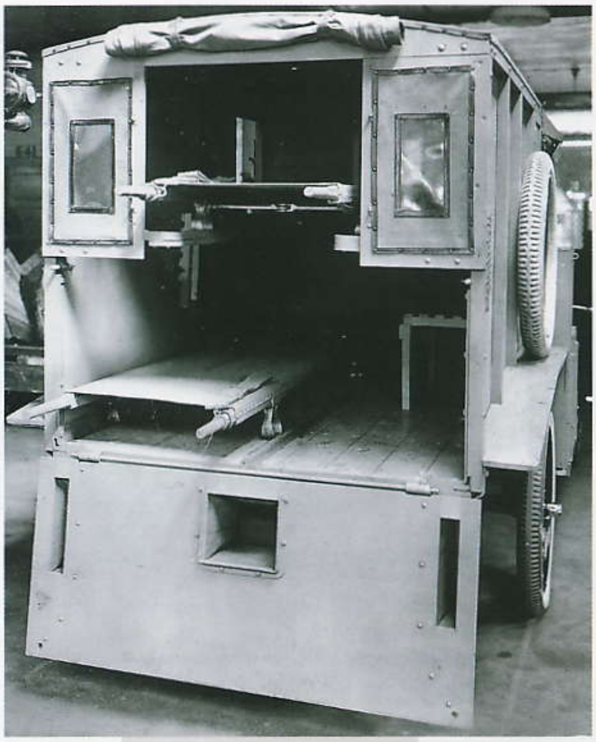
Quant à leur aménagement spécifique, d'ingénieux systèmes ont été essayés, peu avant-guerre, pour transformer rapidement les véhicules légers du parc civil en voitures d'évacuation de blessés. Le plus notable d'entre eux est le dispositif Lemaître (1912) qui consiste en un système de cadres tubulaires, formant cage, sur lequel sont suspendus, sur sangles à ressorts, deux rangs de trois brancards réglementaires. Mais les blessés y sont à l'air libre[1], alors que s'impose la nécessité d'une cellule fermée. Le dispositif Lemaître sera donc adapté et amélioré, par les docteurs Mege et Marcille, en vue d'être installé à l'intérieur des fourgons légers provenant de la réquisition ou des voitures données par les œuvres[2].

Les voitures sanitaires légères

Quant aux premières voitures réellement réglementaires, une trentaine de sanitaires légères sont commandées chez Renault en 1913 et livrées au début de 1914. Nous supposons qu'elles disposent déjà de la « *carrosserie légère du modèle approprié, type Lemaître, permettant indifféremment le transport de blessés assis ou couchés* »[3] dont le descriptif n'a pas été retrouvé.

Si l'on en juge par l'examen des nombreuses photographies disponibles, cette carrosserie initiale, dont il existe beaucoup de variantes montées sur châssis tourisme des marques françaises les plus diverses, est réalisée en bois avec ouvertures à rideaux de toile : de manière assez logique, elle s'inspire, dans son principe, de la voiture légère d'ambulance à traction hippomobile. Cependant, en raison de sa plus grande largeur, sa capacité d'emport est supérieure.

L'industrie automobile nationale étant rapidement saturée par la production des obus et par diverses fabrications orientées vers le camionnage ou l'artillerie, la majorité des voitures sanitaires de l'armée française va se trouver, à terme, établie sur châssis étrangers. Dans la catégorie des sanitaires légères, le modèle le plus représentatif à la fin du conflit est la **Ford T** américaine. Arrivée en France dans le cadre des œuvres, elle s'impose finalement en tant que modèle réglementaire, avec la commande de 1 000 châssis à équiper d'une carrosserie française Kellner.



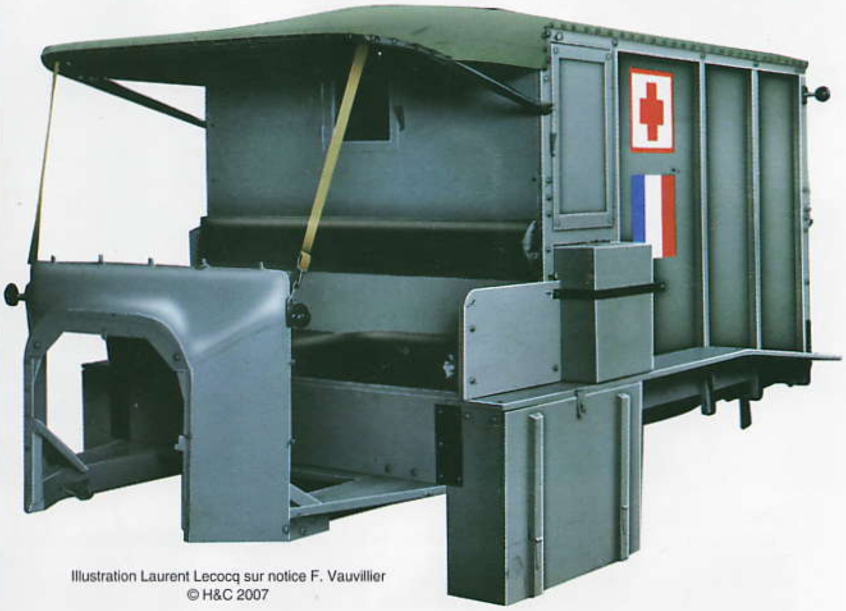
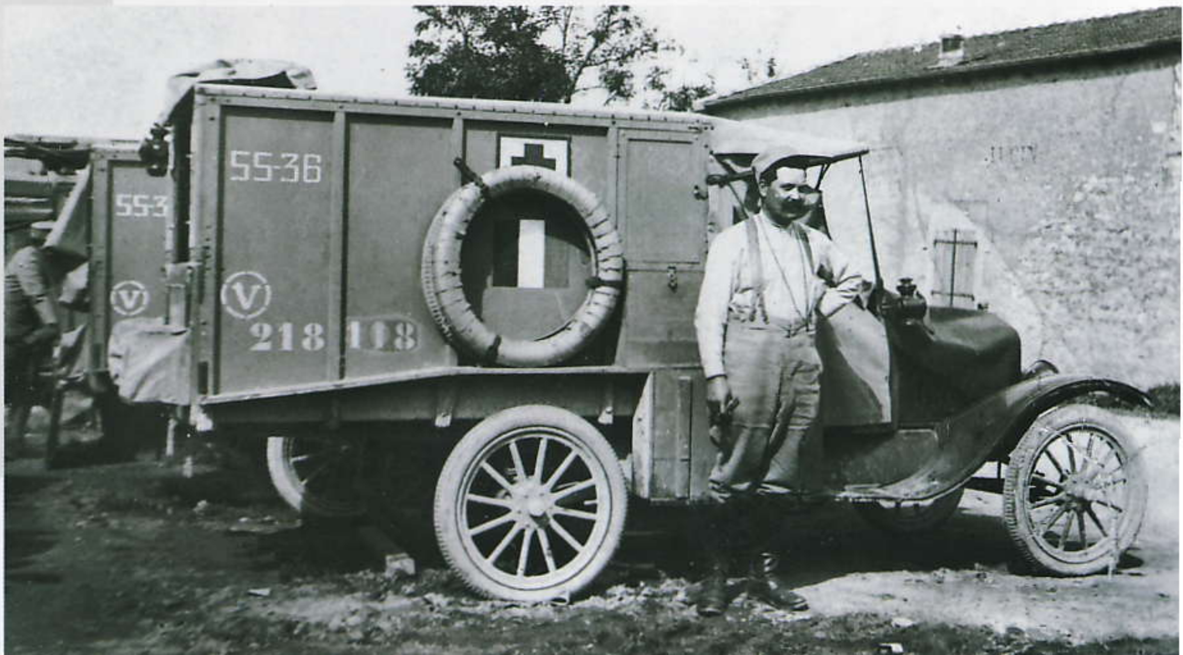


Illustration Laurent Lecocq sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007

CARROSSERIE FRANÇAISE DE VOITURE SANITAIRE LÉGÈRE POUR CHASSIS DE FORD T
Ce modèle, réalisé par le carrossier Kellner sur spécifications du service de santé français, est monté sur châssis Ford T venant des États-Unis. À l'extérieur sont peints, l'un au dessus de l'autre, l'emblème de neutralité (bordé de rouge, exception notable) et le drapeau tricolore. L'aménagement intérieur *(à gauche)* est organisé pour plusieurs configurations optionnelles : un troisième brancard peut remplacer le cas échéant la banquette pour deux blessés assis. Mais la faible longueur de la caisse oblige à conserver des ouvertures dans le hayon arrière pour les poignées des brancards. L'isolation du compartiment des blessés est assurée, de façon un peu précaire, par des poches de toile formant saillie à l'extérieur. *(Coll. The Henry Ford Museum, Dearborn, Michigan)*



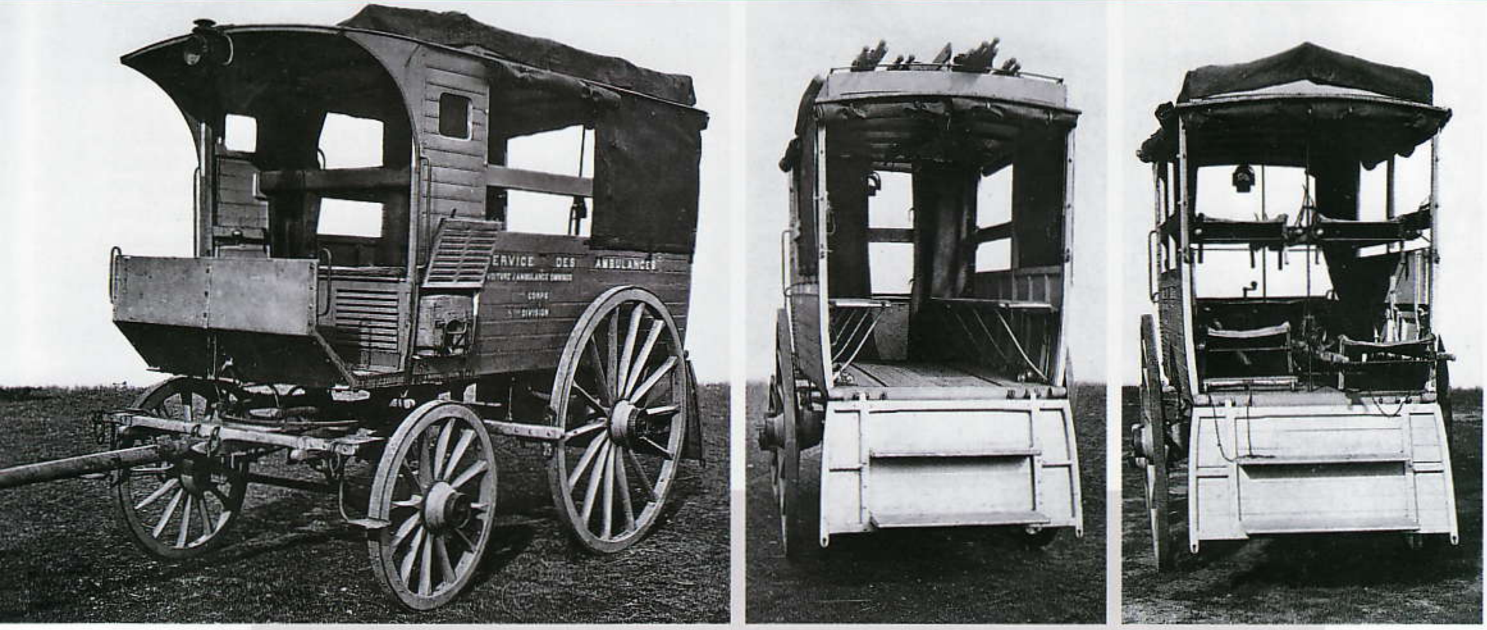
VOITURE SANITAIRE LÉGÈRE FORD T
Des milliers d'exemplaires de cet illustre véhicule ont sillonné les routes du front durant la Grande Guerre, dans les diverses armées alliées. Beaucoup d'entre elles ont arboré les appellations et les emblèmes de nombreuses œuvres caritatives sous diverses variantes de carrosserie. Mais ici, nous voyons un exemplaire parfaitement réglementaire de l'armée française, la voiture 218 118 de la section sanitaire SS 36, servant à la V^e armée. Sa carrosserie est rigoureusement du modèle présenté plus haut. Les poches en toile obturant les trouées verticales prévues sur le hayon pour laisser dépasser les poignées de brancards, sont bien visibles. *(Coll. privée)*

---

[1] Ou sous bâche dans la voiture Panhard-Lemaître (1914), qui constitue à cet égard un palliatif provisoire et insuffisant.

[2] Détails dans la remarquable série d'articles de R. Forissier sur les véhicules sanitaires tactiques, *Médecine et Armées* 1990-91.

[3] A.-J. Navarre, *Les services automobiles pendant la guerre*, éd. Delagrave, 1919.



Voiture d'ambulance omnibus, plus tard désignée **grande voiture pour blessés, à quatre roues**
Cette voiture hippomobile est aménagée pour le transport, soit de huit blessés assis sur banquettes abattantes *(au centre)*, soit de quatre blessés couchés sur deux rangs de brancards amovibles dépassant à l'arrière *(à droite)*, soit encore d'une combinaison mixte (deux blessés couchés d'un côté, quatre assis de l'autre). Le terme « omnibus » traduit cette faculté d'adaptation. Transposée à l'automobile, cette carrosserie donne naissance à la *voiture sanitaire lourde* qui ne cessera de se perfectionner. Du fait de la plus grande largeur des châssis automobiles, il devient possible de loger un cinquième brancard près du sol, dans la largeur du passage de roues, portant ainsi la capacité à cinq blessés couchés. Et bien sûr la suspension est grandement améliorée. *(Coll. F. Vauvillier)*

Les voitures sanitaires lourdes

L'expérience des premiers mois de guerre révèle l'intérêt de disposer de deux types de tonnages. Alors que les voitures sanitaires légères — au début seules en service ou presque — sont bien adaptées à l'acheminement des blessés depuis les postes de secours régimentaires (où les blessés sont conduits par brancardage et autres moyens non automobiles) jusqu'à l'ambulance divisionnaire « *par des routes généralement défoncées et boueuses* »[4], le besoin se fait sentir de véhicules de meilleur rendement pour assurer les évacuations sur des trajets moins chaotiques mais plus longs, de l'ambulance divisionnaire jusqu'aux hôpitaux de l'arrière et aux gares.

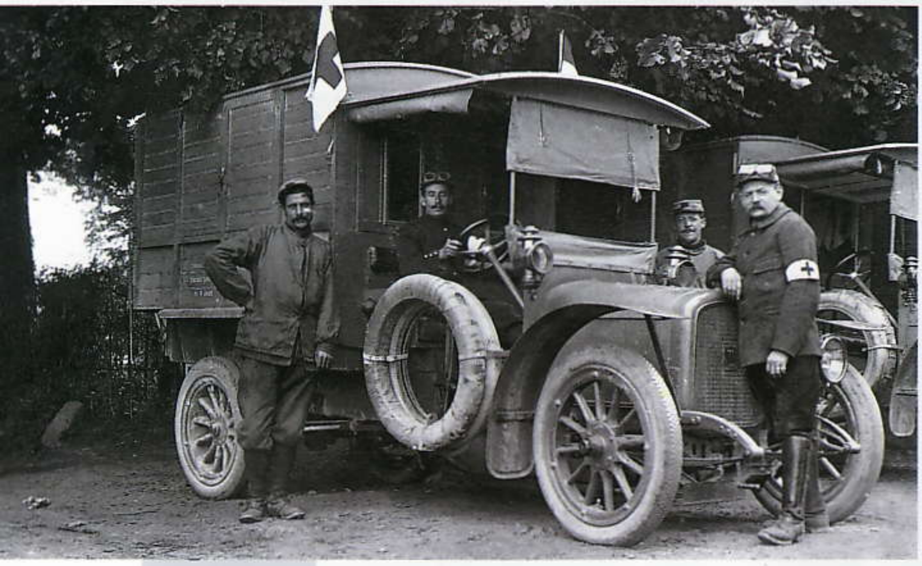
Ainsi naît la *voiture sanitaire lourde*, qu'un texte légèrement postérieur à la Grande Guerre (1922) décrit de manière synthétique comme « *portant une caisse bien close aménagée pour le transport de cinq blessés couchés sur des brancards ou dix*[5] *assis sur deux banquettes adossées aux parois de la voiture.*

Le conducteur peut être accompagné d'un infirmier assis à ses côtés sur le siège.

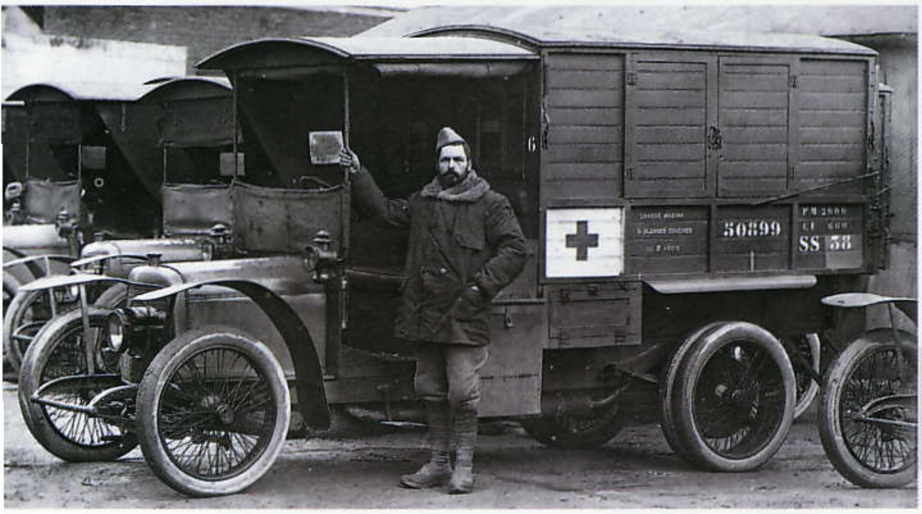
Certaines de ces voitures sont pourvues d'appareils de chauffage par utilisation des gaz d'échappement. Ces appareils sont particulièrement délicats et nécessitent une surveillance attentive et constante de la part des conducteurs et des autorités chargées de la surveillance de la voiture, tant pour ménager leur bon fonctionnement que pour éviter les risques d'intoxication qui résulteraient de leur défectuosité. »

Avec ce type de carrosserie, les deux modèles les plus représentatifs de la Grande Guerre sont d'origine étrangère, pour les raisons déjà indiquées :

— c'est d'abord la **Jeffery type 1515** de 750 kg, commandée à 1 000 exemplaires en mars 1915[6]. Sa carrosserie présente la particularité de disposer, sur son flanc droit, de deux volets superposés (à gauche, elle n'a qu'un volet, en partie supérieure) ;



Voiture sanitaire lourde Delahaye
« *Cette photo représente nos voitures sanitaires* [...], *on parle de nous expédier du côté de l'Est* », écrit Albert au dos de cette carte-photo datée du 23 juillet 1915. L'on y découvre une carrosserie réglementaire pour « *cinq blessés couchés ou huit assis* », comme la mention en figure sur la caisse. La croix rouge peinte sur un rectangle blanc est presque totalement masquée par l'un des Poilus, mais les fanions identifient cependant le véhicule. *(Coll. FV)*



Voiture sanitaire lourde Panhard
« *Le départ pour le service* », note ce conducteur anonyme de la section sanitaire SS 38, posant fièrement devant sa Panhard bien réglementaire 50 899, n° 6 de la section. La carrosserie est du même modèle à « *cinq blessés couchés ou huit assis* » que celle de la Delahaye décrite plus haut. Les fanions ne sont pas placés mais les porte-fanions sont présents de part et d'autre de la caisse. Le numéro de la section est peint sur un carré plus clair, détail que l'on remarque aussi sur la Delahaye. *(Coll. F. Vauvillier)*

Voiture sanitaire lourde Jeffery type 1515
« *Souvenir du camarade et ami E. Herson, 27 mai 1916* », peut-on lire du dos de la carte-photo qui a servi de modèle à cette illustration en couleurs, montrant la Jeffery 52 443, voiture n° 1 de la section sanitaire SS 7.
Mille châssis Jeffery 1515 sont commandés aux États-Unis en mars 1915 pour réaliser ces voitures sanitaires lourdes dont la cellule, d'un modèle réglementaire unique, sera construite en France chez Kellner (350 ex.), la Carrosserie industrielle (150 ex.), Labourdette (250 ex.) et Rhéda (250 ex.). À cette époque, le drapeau tricolore n'est pas encore peint sur la carrosserie. Contrairement aux caisses précédemment montrées, il n'existe ici, côté gauche, qu'un seul volet latéral au lieu de deux (panneaux centraux). Observons aussi les petits aérateurs circulaires obturables placés en bas à gauche et en haut à droite de la caisse. Ce détail semble propre aux caisses équipant les Jeffery. Comme la plupart des véhicules américains, celles-ci possèdent une grille de protection de calandre.

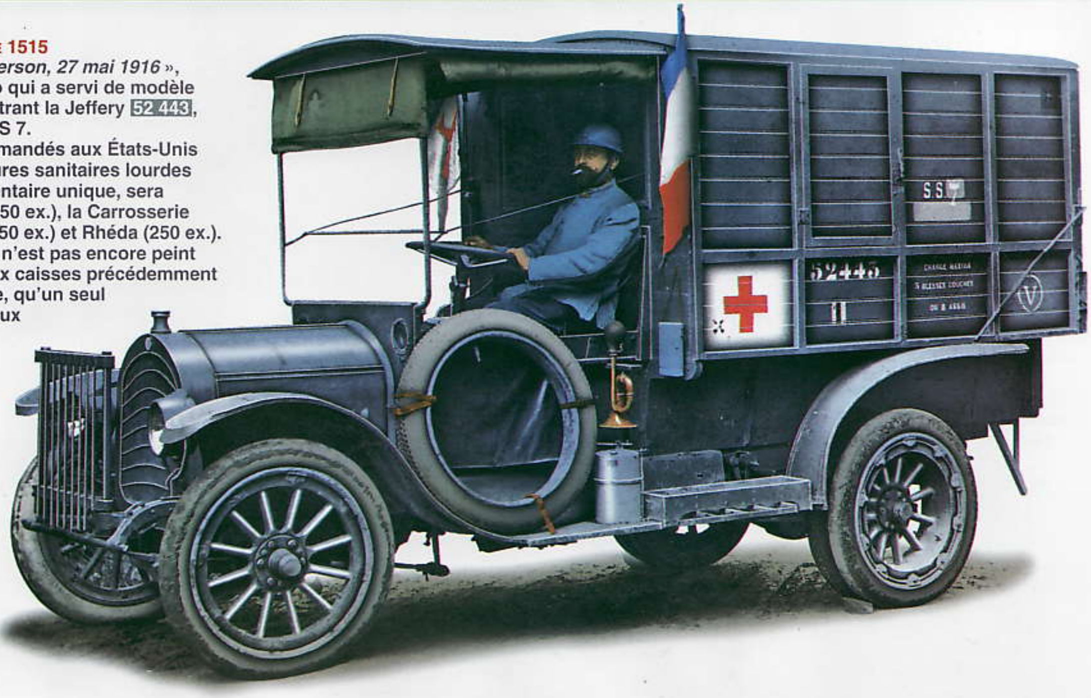
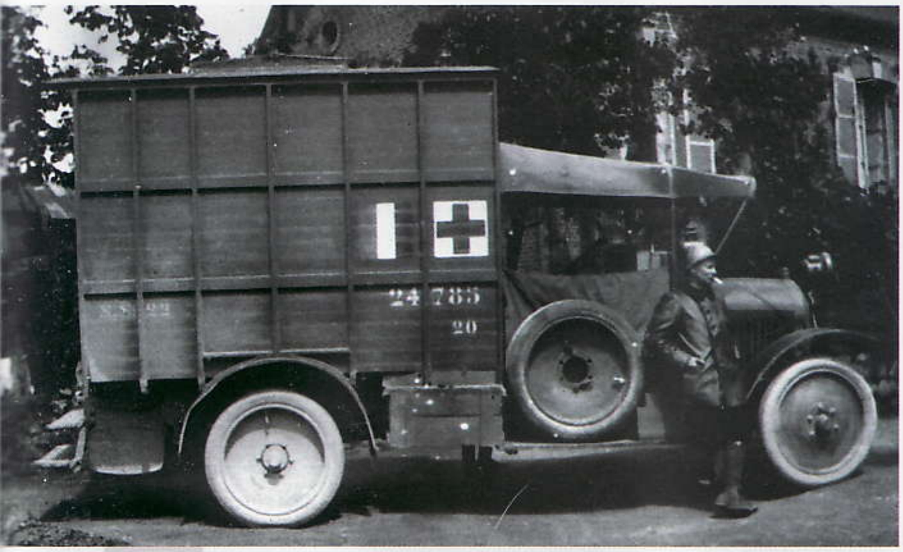


Illustration Laurent Lecocq
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007

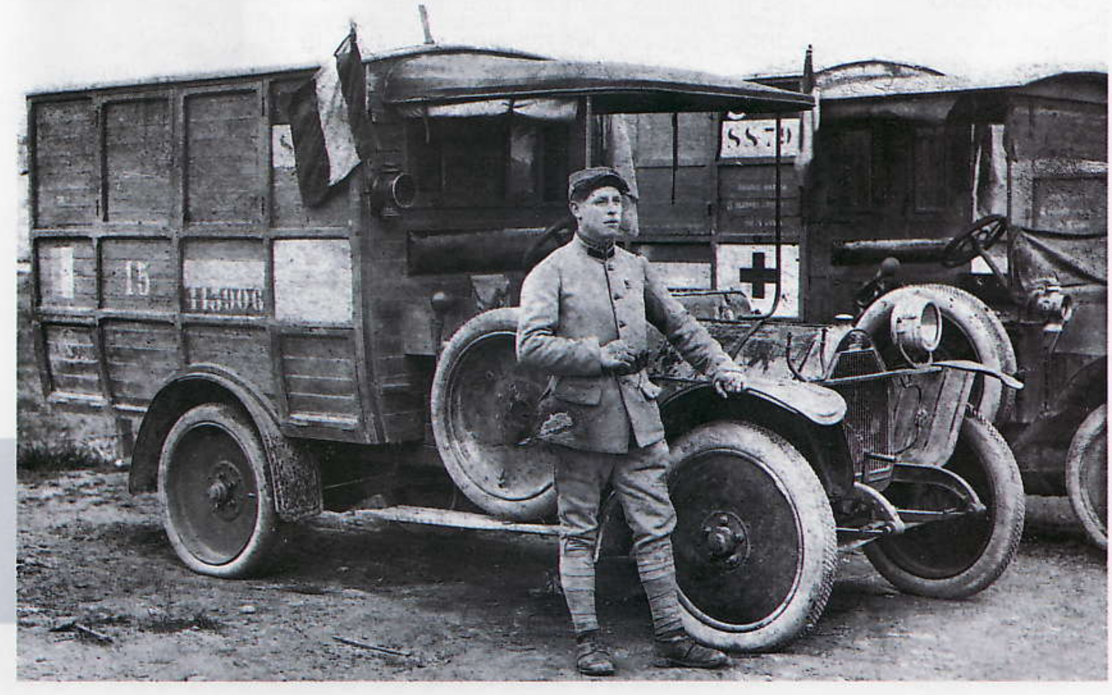
— puis vient la **Fiat 2F** de même tonnage, qui dote à la fin de la guerre la plupart des armées alliées à l'ouest (Italie, France, États-Unis, etc.), et dont plus de 1 500 exemplaires seront livrés à l'armée française.

Établies sur des châssis de camionnettes à monte double à l'arrière, les sanitaires lourdes n'ont pas la souplesse des Ford, d'où la complémentarité des deux. Les sanitaires lourdes « *ne pouvant pas aller jusqu'aux lignes dans certains secteurs, on multiplia, à côté d'elles, des sections constituées avec ces petites voiturettes Ford dont l'aspect est devenu familier à tous* [...] *Les Ford ne portaient que trois blessés à la fois,* mais elles allaient partout. *En juxtaposant, comme on le faisait le plus souvent, des sections de Fiat et des sections de Ford, on obtenait un résultat presque parfait.* »[4] ■



Voiture sanitaire lourde Berliet CAA
La voiture 24 785, n° 20 de la section sanitaire SS 22, photographiée le 23 mai 1916 à Ailly-sur-Noye, elle l'un des 100 exemplaires de ce type commandés début 1916, et donc tout fraîchement livré. La caisse, inhabituellement haute, ne comporte aucun volet latéral. Dans les années de l'immédiat après-guerre, le constructeur lyonnais recueillera une part importante des marchés de voitures sanitaires lourdes. *(Coll. F. Vauvillier)*

Voiture sanitaire lourde Fiat 2F
Non datée et sans légende, cette carte-photo montre la plus représentative des voitures sanitaires lourdes française à la fin de la Grande Guerre, établie sur châssis Fiat 2F, ici la 113 906, voiture n° 15 de la section sanitaire SS 79. Les marquages sont complets (le drapeau tricolore est à présent peint à l'arrière de la caisse) et le fanion aux couleurs nationales est arboré lui aussi. La carrosserie a pour « *Charge maxima : cinq blessés couchés ou huit assis* », comme on peut le lire sur la voiture du second plan. *(Coll. F. Vauvillier)*



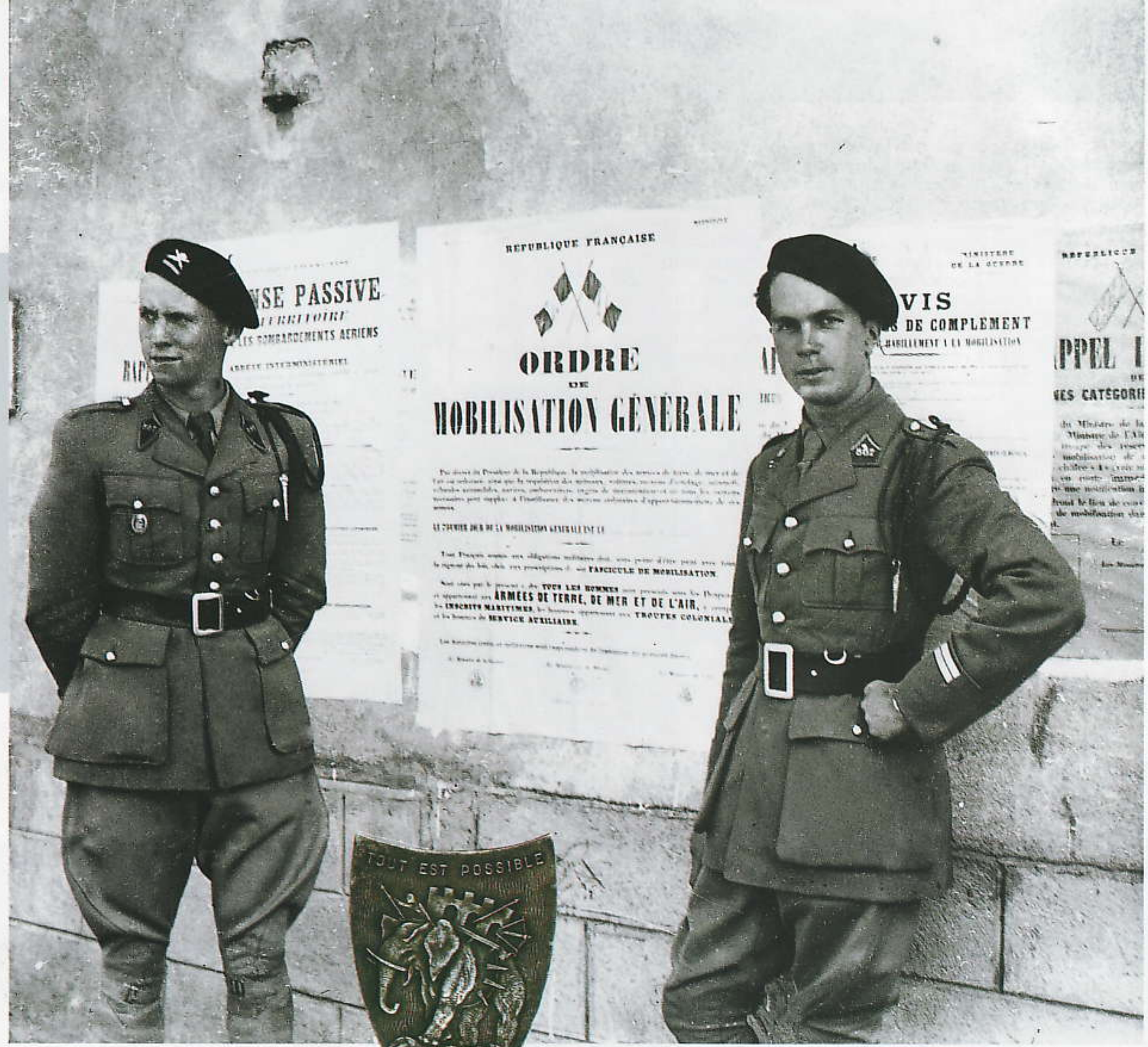
---

[4] *Les Camions de la Victoire*, Paul Heuzé, 1920.

[5] Modèle d'après-guerre (texte de 1922). Jusqu'en 1918, l'on a construit seulement des sanitaires lourdes du type « *cinq blessés couchés ou huit blessés assis* » présenté sur cette double page.

[6] « *Sous la réserve que la Russie en aurait la moitié* », note A.-J. Navarre, op. cit. Finalement, 450 seront reversées aux Russes.

Rappelons aussi l'ouvrage de référence incontournable *Les Camions de la Victoire*, J.-G. Jeudy et J.-M. Boniface, Massin 1996.


RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ORDRE DE MOBILISATION GÉNÉRALE
ARMÉES DE TERRE, DE MER ET DE L'AIR
…NSE PASSIVE
…VIS …S DE COMPLEMENT
…PPEL

Quatre septembre 1939 à Létricourt (25 km au sud de Metz), deux officiers de la 2e compagnie posent devant l'affiche de la mobilisation générale. À gauche, le sous-lieutenant Jacques Bourgeois est en vareuse modèle 1938. À droite, le lieutenant Guy Biette s'est offert quant à lui la toute nouvelle vareuse modèle 1939 à pointes de collet tronquées. Tous deux portent encore au collet le numéro du régiment. *(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)*

LE 19e BCC EN CAMPAGNE

DE LA MOBILISATION À LA VEILLE DES OPÉRATIONS ACTIVES

Une étude de
Stéphane Bonnaud
notices sur les marques et camouflages
François Vauvillier

En cette fin d'été 1939, la guerre menace. Nos garnisons de l'Est, assurant la couverture des frontières, sont les premières concernées par les mesures de sécurité.

Le 21 août 1939, ainsi que toutes les unités de la 6e région militaire, le 507e RCC reçoit l'ordre de mettre sur pied ses échelons A. Le personnel, rompu à la manœuvre, exécute toutes les opérations prévues dans le plus grand ordre et, en quelques heures, se trouve prêt à partir.

Le 22 août à 4 heures, les trois compagnies de combat du Ier bataillon (chars D 2), suivies d'un atelier réduit, défilent devant le colonel de Gaulle pour la dernière fois et, franchissant la porte du quartier Lizé, prennent le chemin de Létricourt près de Nomény, où elles avaient déjà été cantonnées en septembre 1938. L'installation dans cette localité est relativement facile. Les unités prennent les mêmes emplacements qu'en septembre 1938 et attendent la suite des événements.

Le 27 août, la mise sur pied de l'échelon B ayant été ordonnée, le 507e est dissous et le Ier bataillon reprend le numéro 19 qu'il avait quitté en 1920. Il est rattaché au groupe de bataillons de chars (GBC) 507, lui même affecté au groupe d'armées n° 2 (GA 2).

Le IIe bataillon du 507 (chars légers R 35), devient quant à lui le 20e BCC, rattaché au GBC 502 (4e armée).

Un autre bataillon, le 21e, à base de réservistes, est mis sur pied par le centre mobilisateur 507 de Metz.

À gauche, le capitaine Foucaud, chef de l'état-major du bataillon et à droite, le chef de bataillon Ayme, commandant le 19e BCC. Sur cette photographie un peu plus tardive, le numéro du bataillon apparaît sur les écussons. Le commandant Ayme a conservé une vareuse d'ancien modèle (1929) à col fermé, de style dit Aiglon. *(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)*

Naissance et installation du 19e BCC

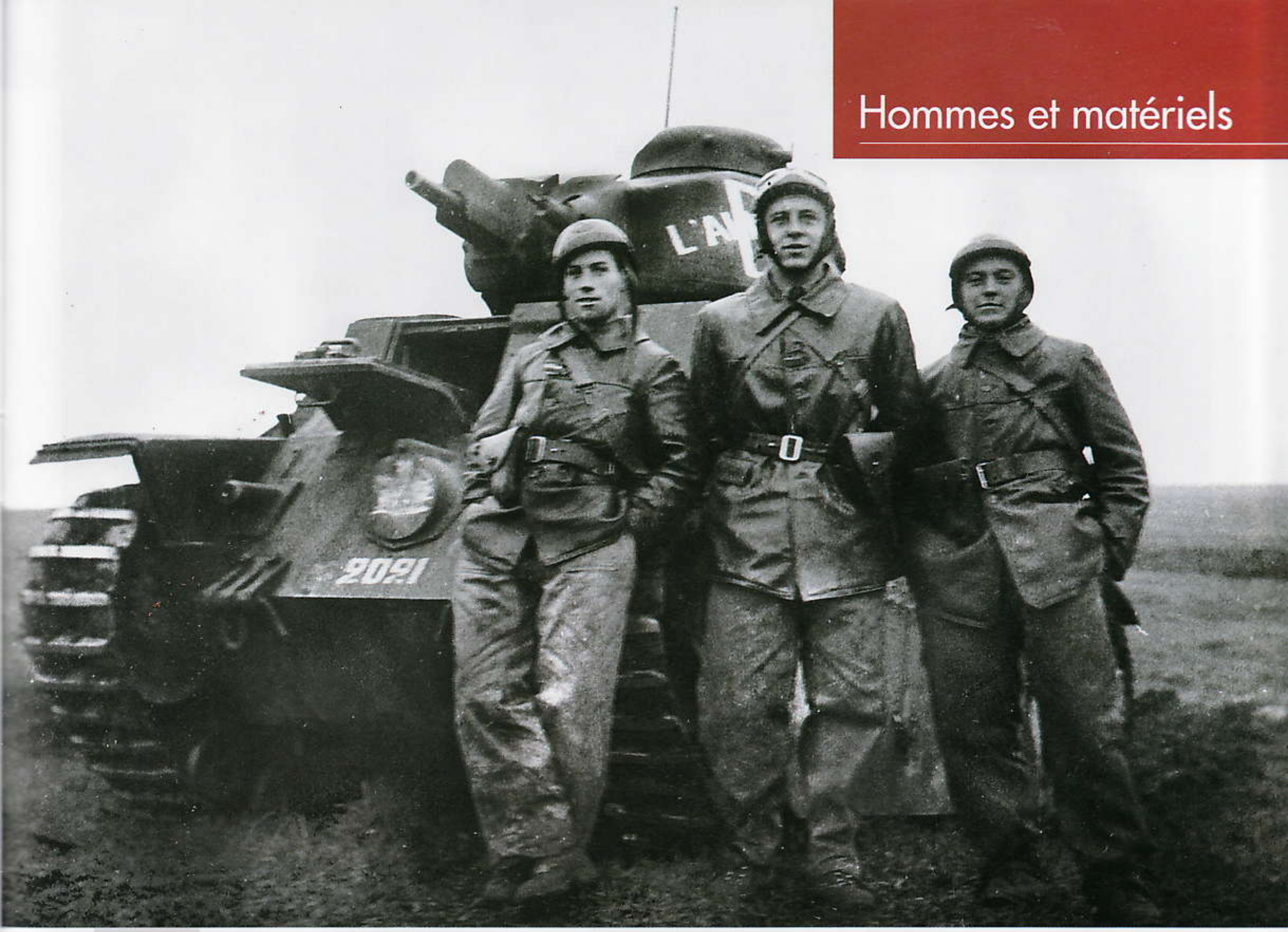
L'acte de naissance du 19e BCC est inscrit dans l'ordre du jour que le commandant du bataillon adresse ce jour-là à ses hommes :

« Le 19e bataillon de chars est constitué à la date du 27 août 1939. Le chef de bataillon Ayme, commandant le 19e bataillon, prend sous son commandement tous les échelons A et B quel que soit leur stationnement. Il adresse aux officiers, sous-officiers, caporaux et chas-

---

NOTES

1. Fils du chef de bataillon Sergent commandant le 22e BCC.
2. École d'application d'infanterie et des chars de combat.



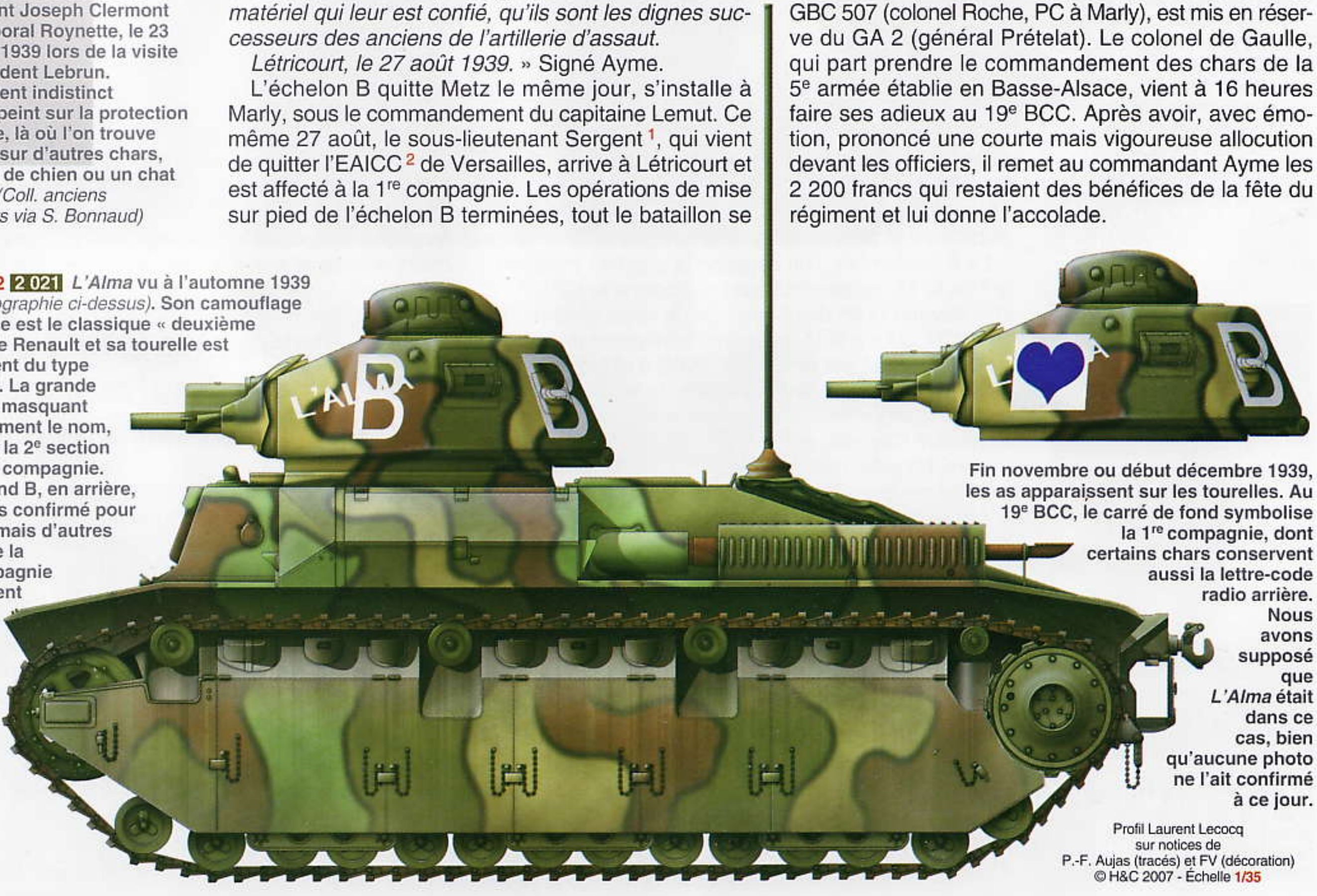
Devant leur char 2 021 ***L'Alma*****, voici de gauche à droite, masque à gaz ANP 31 en bandoulière, le sergent Duvet, le sous-lieutenant Joseph Clermont et le caporal Roynette, le 23 octobre 1939 lors de la visite du président Lebrun. Un élément indistinct semble peint sur la protection de phare, là où l'on trouve parfois, sur d'autres chars, une tête de chien ou un chat stylisé.** *(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)*

seurs de l'active et de la réserve nouvellement affectés au bataillon, ses souhaits de bienvenue. Il leur demande, avant tout, de montrer par leur tenue, leur discipline, les soins qu'ils apporteront à l'entretien du matériel qui leur est confié, qu'ils sont les dignes successeurs des anciens de l'artillerie d'assaut.

Létricourt, le 27 août 1939. » Signé Ayme.

L'échelon B quitte Metz le même jour, s'installe à Marly, sous le commandement du capitaine Lemut. Ce même 27 août, le sous-lieutenant Sergent [1], qui vient de quitter l'EAICC [2] de Versailles, arrive à Létricourt et est affecté à la 1re compagnie. Les opérations de mise sur pied de l'échelon B terminées, tout le bataillon se trouve regroupé le 1er septembre. La compagnie d'échelon cantonne à Chenicourt.

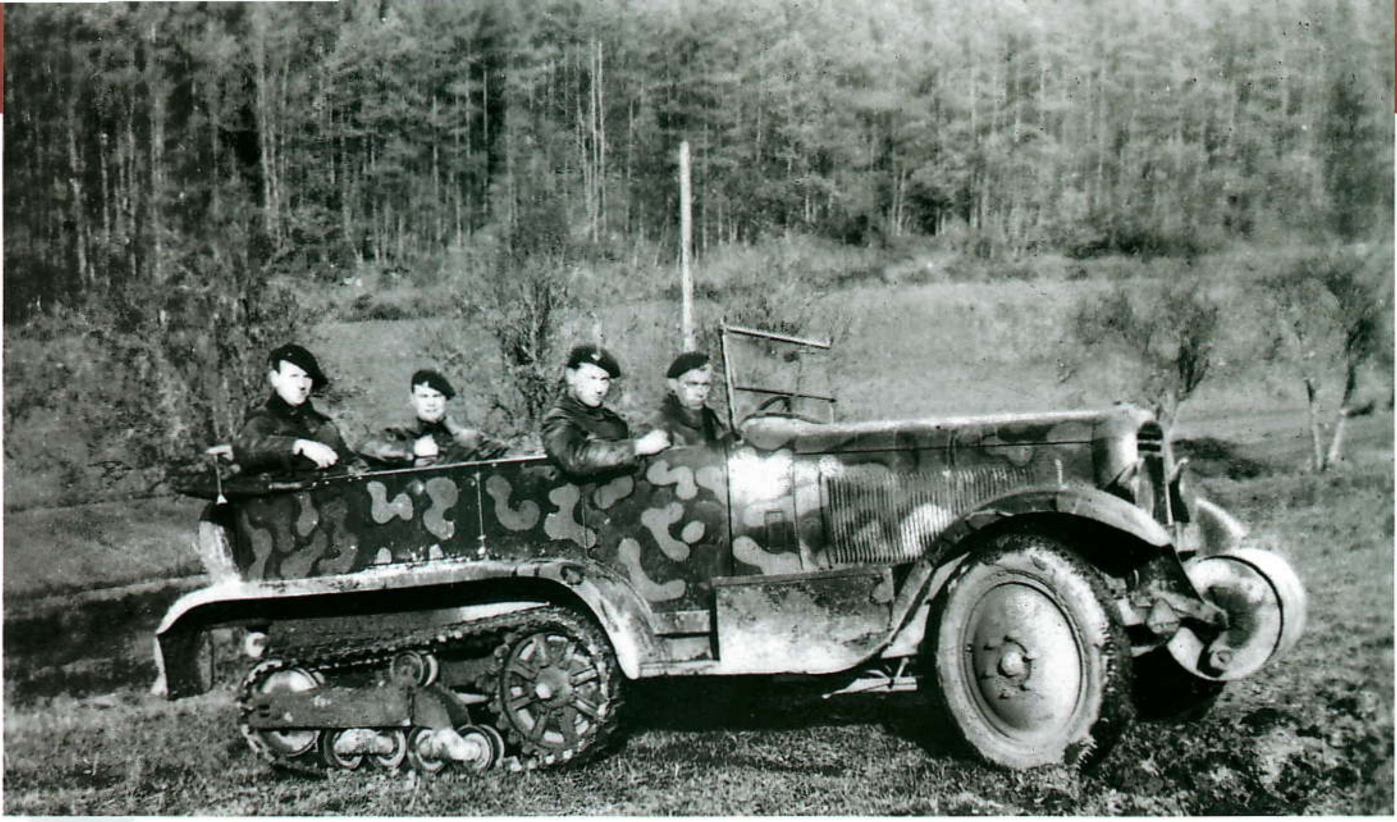
Le lendemain 2 septembre, la mobilisation générale est décrétée. Le bataillon, toujours aux ordres du GBC 507 (colonel Roche, PC à Marly), est mis en réserve du GA 2 (général Prételat). Le colonel de Gaulle, qui part prendre le commandement des chars de la 5e armée établie en Basse-Alsace, vient à 16 heures faire ses adieux au 19e BCC. Après avoir, avec émotion, prononcé une courte mais vigoureuse allocution devant les officiers, il remet au commandant Ayme les 2 200 francs qui restaient des bénéfices de la fête du régiment et lui donne l'accolade.



CHAR D 2 2 021 *L'Alma* vu à l'automne 1939 (➡ *photographie ci-dessus*). **Son camouflage de caisse est le classique « deuxième type » de Renault et sa tourelle est également du type habituel. La grande lettre B, masquant partiellement le nom, identifie la 2e section de la 1re compagnie. Le second B, en arrière, n'est pas confirmé pour** ***L'Alma*** **mais d'autres chars de la 1re compagnie présentent leur code radio à cet endroit.**

Fin novembre ou début décembre 1939, les as apparaissent sur les tourelles. Au 19e BCC, le carré de fond symbolise la 1re compagnie, dont certains chars conservent aussi la lettre-code radio arrière. Nous avons supposé que ***L'Alma*** **était dans ce cas, bien qu'aucune photo ne l'ait confirmé à ce jour.**

Profil Laurent Lecocq
sur notices de
P.-F. Aujas (tracés) et FV (décoration)
© H&C 2007 - Échelle 1/35



Septembre 1939, arrivée à Sarreinsberg. Le lieutenant Idée et quelques chasseurs du 19e BCC à bord d'une VLTT Citroën-Kégresse P 19 dont la livrée d'origine vert olive armée a été soigneusement bariolée à la mobilisation.
(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)

Le radio Yves Hanon devant le 2 042 *Marignan* avant-guerre. Nous lui devons la plupart des témoignages cités.

Le lendemain intervient la déclaration de guerre conjointe de la France et de l'Angleterre à l'Allemagne, qui a attaqué la Pologne l'avant-veille. Le colonel de Gaulle voit ainsi se conclure ses deux années de commandement presque jour pour jour au 507e RCC, par l'éclatement de son régiment, en totale contradiction avec ce pourquoi il a milité. Son expérience du terrain a renforcé maintenant ses convictions et affiné sa doctrine d'emploi. Il n'est plus seulement l'homme de plume servant la cause des chars, il est devenu véritablement un des leurs.

Dans la semaine suivante, quelques modifications résultant de la mobilisation sont apportées à l'encadrement du 19e BCC. Le lieutenant Querol, rejoignant l'aviation de la 3e armée, est remplacé à la tête de la 3e compagnie par le lieutenant Cantoni rentrant de Versailles, qui est lui-même remplacé quelques jours après par le capitaine Collot, jusque-là détaché à l'inspection des ateliers radio d'Issy-les-Moulineaux. Ce dernier a demandé à rejoindre le bataillon, qu'il avait quitté quelques mois auparavant.

La vie s'organise à Létricourt. Les commandants d'unité s'efforcent de donner aux hommes le maximum de confort. Les cantonnements nets et propres, bien décorés, montrent que le 19e bataillon est une unité disciplinée et bien tenue.

Le 6 septembre, l'on apprend la création imminente[3] de la 1re division cuirassée. Comme le GBC 507 doit devenir la 2e demi-brigade de cette division, le 19e BCC, qui n'a plus vocation à faire partie de la division cuirassée[4], est rattaché au GBC 510 (colonel Taitot, PC à Delme). À cette occasion, le bataillon se voit enlever quelques-uns de ses meilleurs radios dont le lieutenant Cantoni, au bénéfice de l'état-major de la 2e demi-brigade. Cette mesure, mal perçue au 19e, est justifiée par la maîtrise acquise au I/507e RCC dans le domaine de la TSF, du fait des exercices de cadres de division cuirassée montés en 1938-1939.

Le 8 septembre, le 19e BCC passe au GBC 511 (colonel Sandrier, PC à Faye-en-Haye). Le médecin auxiliaire Picoureix (président des étudiants de Reims) quitte le bataillon. Très regretté, il est remplacé par le sous-lieutenant de réserve Denes, médecin d'origine roumaine. Le séjour à Létricourt touche à sa fin.

Un parcours pénible vers la Sarre

Le 13 septembre, brusquement, le bataillon reçoit l'ordre de se porter par route à Gœtzenbruck Sarreinsberg, par l'itinéraire Aulnois-sur-Seille, Fresnes-en-Saulnois, Château-Salins, Dieuze, Fénétrange. Il vient en effet d'être rattaché au GBC 517, lui même affecté à la 5e armée du général Bourret, dont le colonel de Gaulle commande les chars.

Le 14, le bataillon quitte Létricourt à 4 heures. L'étape — 83 km — est extrêmement pénible. Le matériel, très fatigué par le service intensif qu'il avait dû fournir en temps de paix, et n'ayant jamais fait l'objet d'une révision complète des trains de roulement en raison du manque de pièces de rechange, se retrouve au cours de cette journée, très échelonné sur le parcours. Alors que le premier char se trouve à Rauwiller, le dernier est à peine sorti de Létricourt. L'absence de tracteurs puissants interdit tout transport des nombreux chars en panne et les équipes de dépanneurs doivent fournir un effort considérable.

« *Le bataillon avait donc en moyenne un char tous les kilomètres et demi. Mon char, celui du capitaine de la 1re compagnie* [2006 Rocroi], *devait en principe se tenir en tête. Alex* [Monnet] *était un excellent mécanicien pilote que j'aidais de mon mieux à graisser des trains de roulement à la pompe Tecalemit. Le lieutenant Boudard, fit cette remarque après ce long déplacement, les chars étaient voués à une dislocation prématurée si on les faisait rouler sur les routes par suite des vibrations qu'enregistraient leur train de roulement*[5]. *Nous connaissions bien les caractéristiques de nos chars si lents et si mal à l'aise sur les routes.* » (Yves Hanon)

Un matériel très fatigué par le service intensif qu'il avait dû fournir en temps de paix

Précédant la colonne, le chef de bataillon arrive vers 11 heures à Rauwiller, en même temps que la colonne sur roues. Le capitaine De la Touche, de l'état-major des chars de la 5e armée, qui l'y attendait, lui remet l'ordre de se porter immédiatement dans la région de Lemberg, c'est à dire 60 km plus loin.

Le chef de bataillon se rend aussitôt auprès du colonel de Gaulle, commandant des chars de l'armée, et, après lui avoir exposé la situation du bataillon, obtient de ne repartir de Rauwiller que le lendemain.

Cette deuxième étape se fait dans la nuit du 15 au 16, par Siewiller, La Petite-Pierre, Wingen-sur-Moder (40 km). Moins pénible que la précédente, la marche est cependant rendue difficile par la sinuosité de l'itinéraire et le mauvais temps. Dans la descente de Zittersheim, trois chars et deux camions se renversent

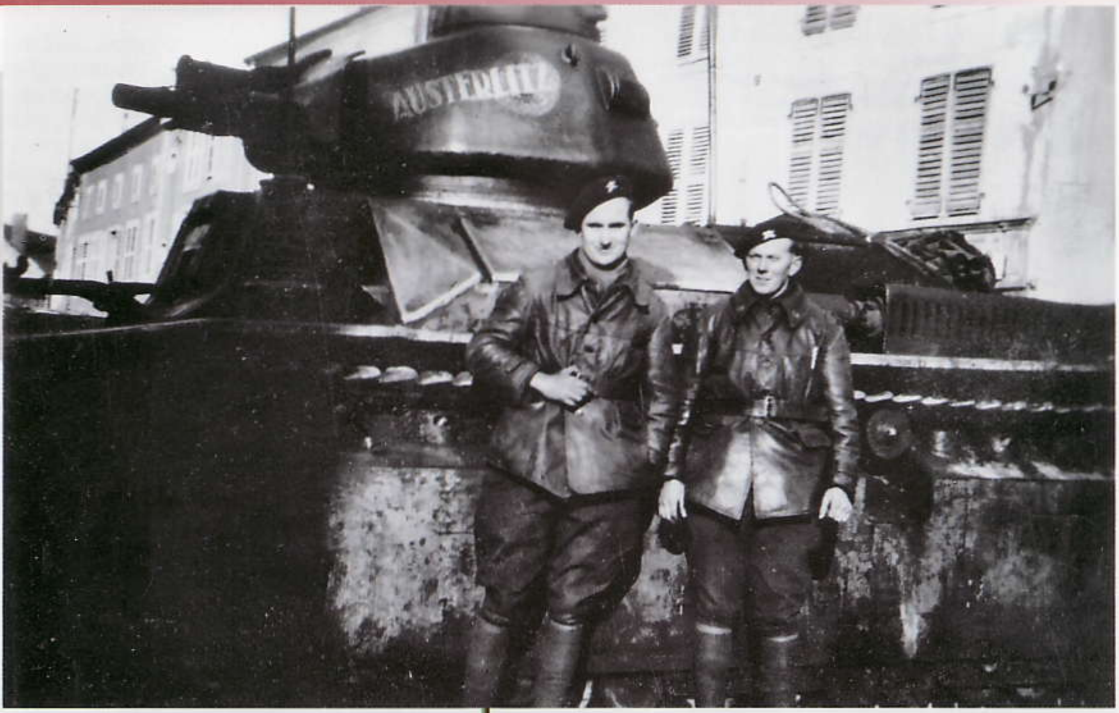
NOTES

[3] Prévue pour le 1er octobre, cette création sera différée au profit de deux brigades cuirassées indépendantes (→ *GBM 79 p. 40*).

[4] Avant-guerre, le I/507e RCC (chars D 2, futur 19e BCC) avait été intégré à titre temporaire au groupement d'instruction de Nancy, en attendant la mise en service du quatrième bataillon sur chars B (futur 28e BCC).

[5] Jacques Bourgeois précise plutôt que les galets se grippaient du fait de l'usure et de l'effritement des roulements qui étaient réduits en miettes.

Photographié à Blamont en décembre 1939, le 2 012 *Austerlitz* est le char du capitaine Berthelot, commandant la 2e compagnie, antenne avant bien visible. Chasseurs Drancourt à gauche, Pocquart à droite avec fourragère. Avant d'être baptisé, le char 2 012 était à la 2e section de la 1re compagnie (1937) et ne comportait pas de deuxième antenne. *(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)*

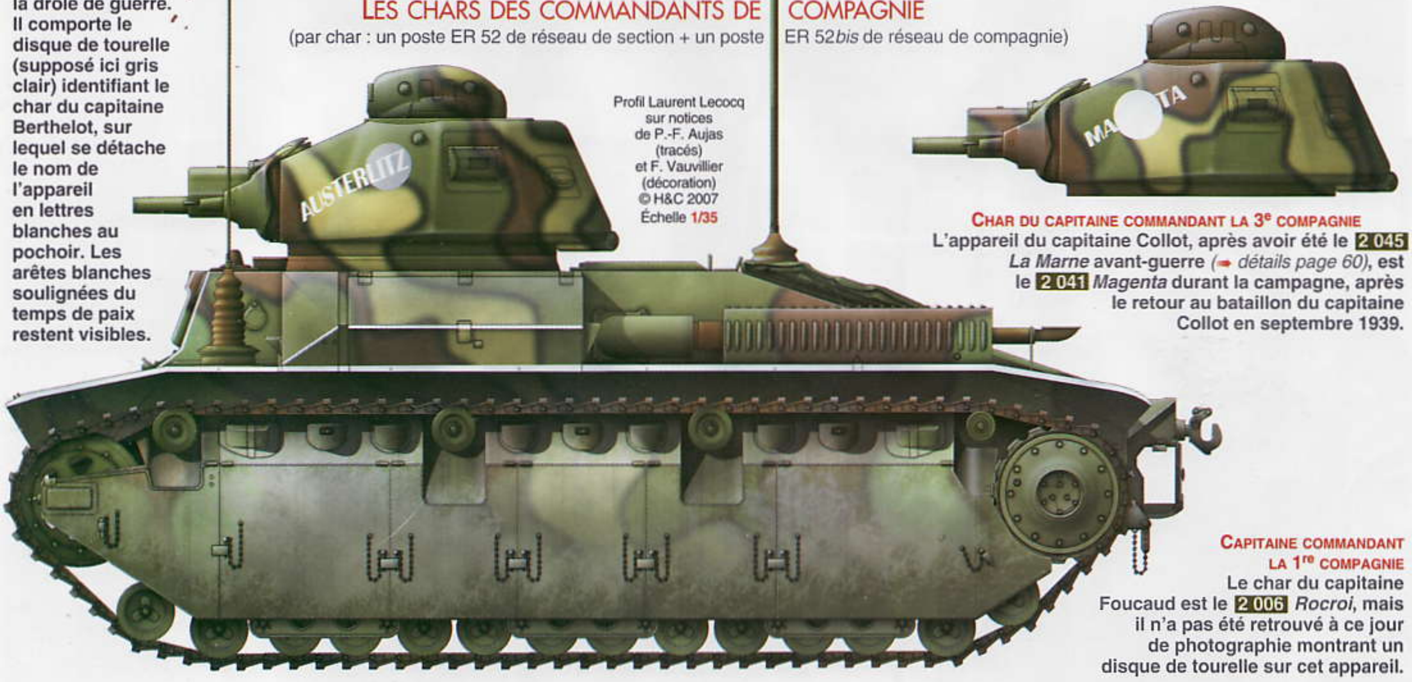


LES CHARS DES COMMANDANTS DE COMPAGNIE

(par char : un poste ER 52 de réseau de section + un poste ER 52*bis* de réseau de compagnie)

CHAR DU CAPITAINE COMMANDANT LA 2e COMPAGNIE, 1939-1940

Voici une interprétation en couleurs du 2 012 *Austerlitz* tel qu'il se présente durant la drôle de guerre. Il comporte le disque de tourelle (supposé ici gris clair) identifiant le char du capitaine Berthelot, sur lequel se détache le nom de l'appareil en lettres blanches au pochoir. Les arêtes blanches soulignées du temps de paix restent visibles.



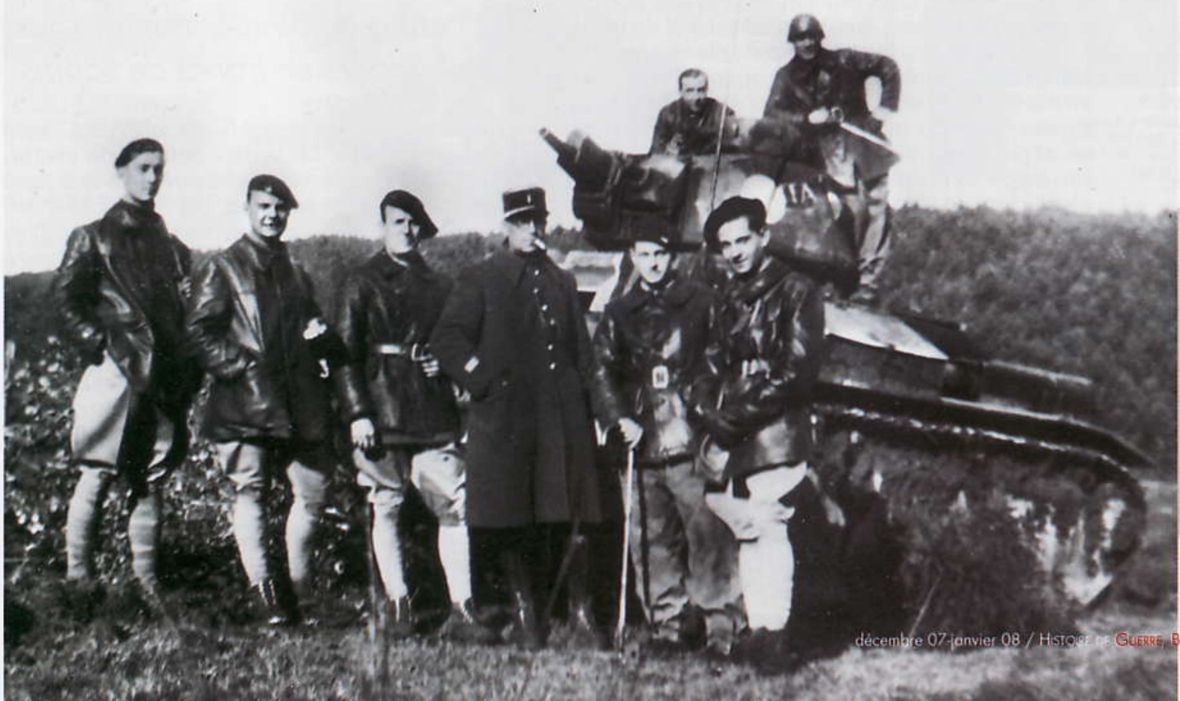
Profil Laurent Lecocq
sur notices
de P.-F. Aujas
(tracés)
et F. Vauvillier
(décoration)
© H&C 2007
Échelle 1/35

CHAR DU CAPITAINE COMMANDANT LA 3e COMPAGNIE

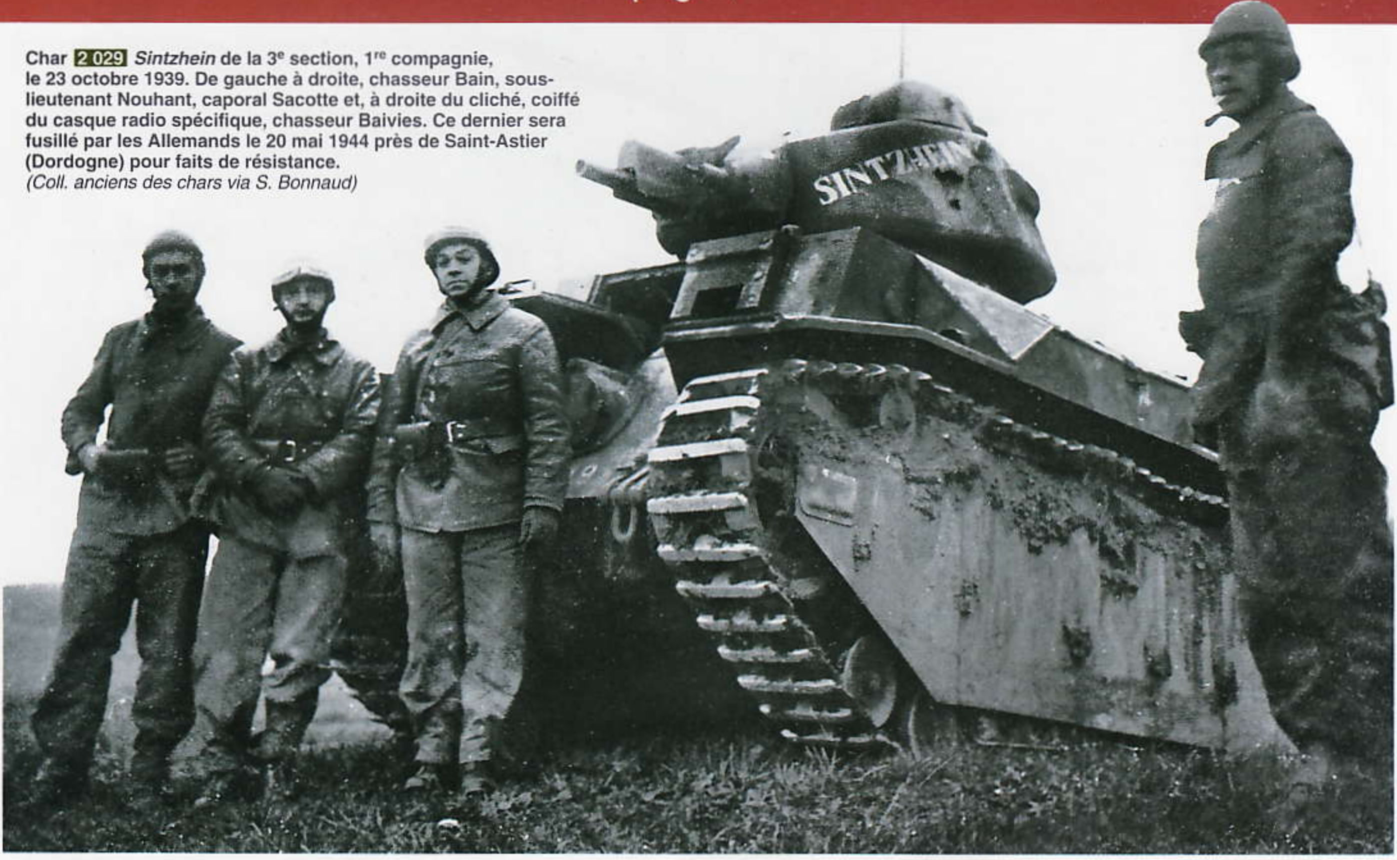
L'appareil du capitaine Collot, après avoir été le 2 045 *La Marne* avant-guerre (*→ détails page 60*), est le 2 041 *Magenta* durant la campagne, après le retour au bataillon du capitaine Collot en septembre 1939.

CAPITAINE COMMANDANT LA 1re COMPAGNIE

Le char du capitaine Foucaud est le 2 006 *Rocroi*, mais il n'a pas été retrouvé à ce jour de photographie montrant un disque de tourelle sur cet appareil.



Le 2 041 *Magenta*, char du capitaine Collot commandant la 3e compagnie (ici en képi et manteau), entouré de ses officiers. Non précisément datée, cette photographie évoque le tout début de la guerre. Notons la seconde antenne sur l'avant gauche et le grand disque blanc sur la tourelle. Par ailleurs, les arêtes du char soulignées de blanc (temps de paix) sont encore très fraîches. *(Coll. Régis Potié)*



Char 2 029 ***Sintzhein*** **de la 3e section, 1re compagnie, le 23 octobre 1939. De gauche à droite, chasseur Bain, sous-lieutenant Nouhant, caporal Sacotte et, à droite du cliché, coiffé du casque radio spécifique, chasseur Baivies. Ce dernier sera fusillé par les Allemands le 20 mai 1944 près de Saint-Astier (Dordogne) pour faits de résistance.**
(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)

Le capitaine Foucaud, commandant la 1re compagnie, photographié à Althorn en 1939 devant sa Traction camouflée. Plus tard, Foucaud deviendra chef de la résistance du Jura et sera lui aussi abattu, le 26 avril 1944 à Trenal (Jura), par des SS venus l'arrêter.
(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)

dans les fossés. Équipages et dépanneurs doivent déployer toutes leurs qualités d'adresse et de force.

« *Je me souviens fort bien de cette marche presque totalement nocturne, pour échapper sans doute aux avions de reconnaissance ennemis alors qu'il pleuvait à seaux ! Le buste entièrement en dehors du char, ruisselant du casque jusqu'aux pieds, je guidais Alex avec une lampe de poche, mais uniquement lorsqu'on ne voyait plus rien à un mètre devant soi... Nous avions pourtant un phare. Marchait-on à la vitesse d'un piéton ? On mit environ 10 heures pour parvenir à destination, car c'est nous, première compagnie, qui allions le plus loin.* » (Yves Hanon)

Un long séjour à Sarreinsberg

À 3 heures du matin, le 16 septembre, le premier char D 2 fait son entrée à Sarreinsberg sous une pluie battante. Le lendemain, après un repos bien gagné, les unités commencent à s'installer dans ce cantonnement qu'elles devaient occuper presque six mois (jusqu'au 7 mars 1940). Sarreinsberg, qui se confond avec Gœtzenbruck, est une agglomération peuplée d'ouvriers verriers, plutôt paysans qu'ouvriers, très pauvres. Lorrains de langue allemande, tous ses habitants reçoivent le bataillon d'une façon parfaite. Pendant tout le séjour du bataillon, aucun incident ne se produira. Il en sera de même au petit hameau d'Althorn où la 1re compagnie est admirablement reçue.

Les chars ayant été camouflés dans les bois entourant le village, le personnel doit remettre en état tout ce matériel qui vient de faire 120 km dans des conditions très pénibles. L'atelier est déployé et chacun, à son niveau, se met à l'œuvre avec ardeur.

« *On camoufla nos D 2 sur les pentes du Blanckenberg, sous des hangars en troncs de sapins recouverts de fougères sèches matelassées. Après avoir roulé pendant 50 heures pour franchir 110 à 120 kilomètres, le matériel, plus fatigué que jamais, exigeait un long entretien et pas mal de vérifications. Cette fois, il y allait de nos vies. Débouchant de la Sarre, les Allemands eussent-ils attaqué le 15 septembre que nous n'eussions pas aligné dix chars sur quarante en état de combattre.* » (Yves Hanon).

On camoufla nos D 2 sur les pentes du Blanckenberg, sous des hangars en troncs de sapins

Toujours placé en réserve du GA 2, le 19e BCC reçoit l'ordre de préparer un certain nombre de contre-attaques, dans les intervalles des ouvrages de la ligne fortifiée au sud-ouest de Bitche. Les reconnaissances d'emploi commencent immédiatement et tous les cadres procèdent, dans les derniers jours de septembre, à l'étude des hypothèses d'attaque ennemie envisagées en fonction du terrain.

Le 20 septembre, le bataillon reçoit la visite du général Keller, inspecteur des chars.

Quelques jours après, l'on procède à un essai de destruction, par char D 2, d'une tranchée antichar clayonnés, sur le plateau au sud de Bining. L'expérience revèle que les obus explosifs de 47 SA 34 n'ont que peu d'effet sur un obstacle de ce genre.

Au début octobre, le lieutenant Boudard commence l'organisation du champ de tir sur buts mobiles d'Hasselthal. Tous les équipages du bataillon, avec toutes les munitions de 47 d'exercice récupérées à l'arsenal

---

Notes

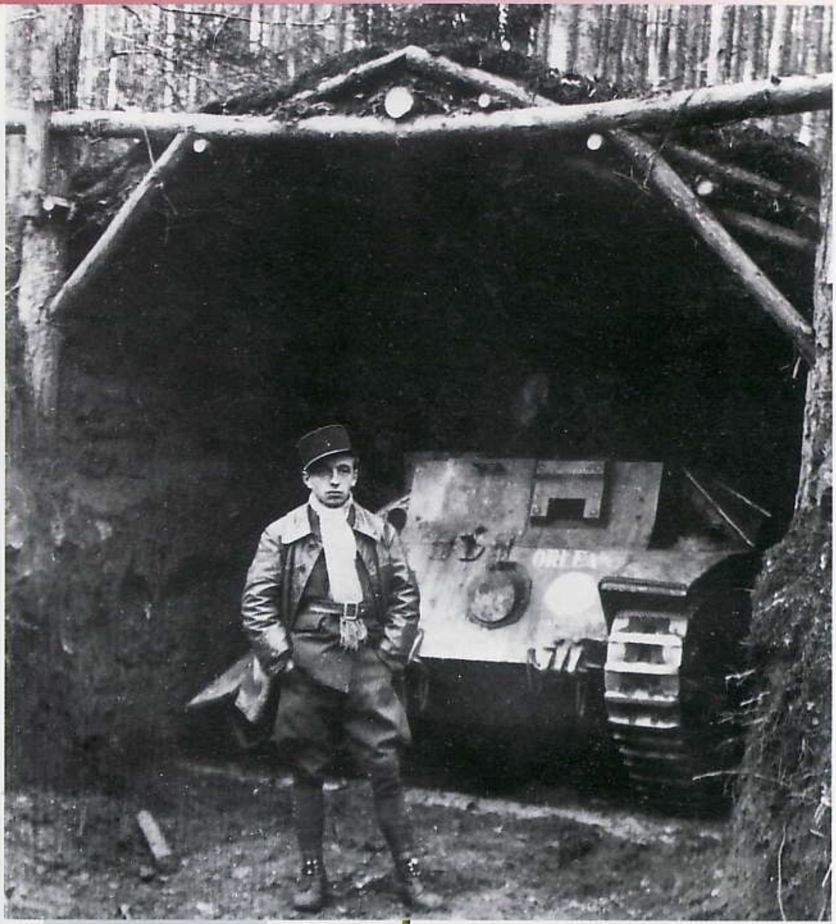
6. D'abord nommé « par interim », de Gaulle devient titulaire du poste quelques jours après.

7. On ne connaît pas, à ce jour, de photographie révélant l'emport de fascines par des chars D 2.

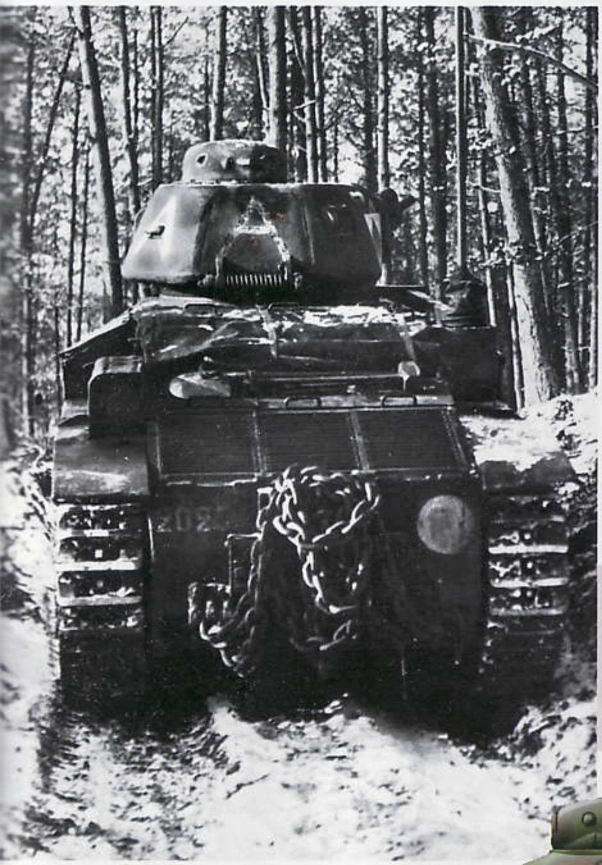
de Mourmelon, s'y entraîneront avec ardeur dans des conditions semblables à celles du combat : « *On y utilisait des obus de 47 mm qui, en exercice de tirs, nous avaient été délivrés au compte-gouttes. Ils ne donnaient guère une bonne idée des dégâts qu'ils pouvaient réellement occasionner.* » (Yves Hanon)

Le 5 octobre 1939, le colonel de Gaulle, commandant les chars de la 5e armée[6], vient au PC du bataillon se faire présenter le dispositif lance-fascines étudié par la compagnie d'échelon, dispositif devant permettre aux chars de transporter eux-mêmes une fascine et la poser dans la tranchée qu'ils doivent traverser (sous l'œil dubitatif à l'époque des officiers comme le lieutenant Jacques Bourgeois). En raison des difficultés provenant du poids — une tonne —, les essais ne seront pas poursuivis, mais le bataillon confectionnera 45 fascines d'un mètre de diamètre sur trois de long, qui lui serviront plus tard… uniquement à être jetées sur les routes gelées.[7]

Le 7 octobre, le chef de bataillon Ayme procède à l'établissement du champ de tir d'Hasselthal dont les travaux se poursuivent le 8 sous la direction du lieutenant Boudard, de la 1re compagnie.



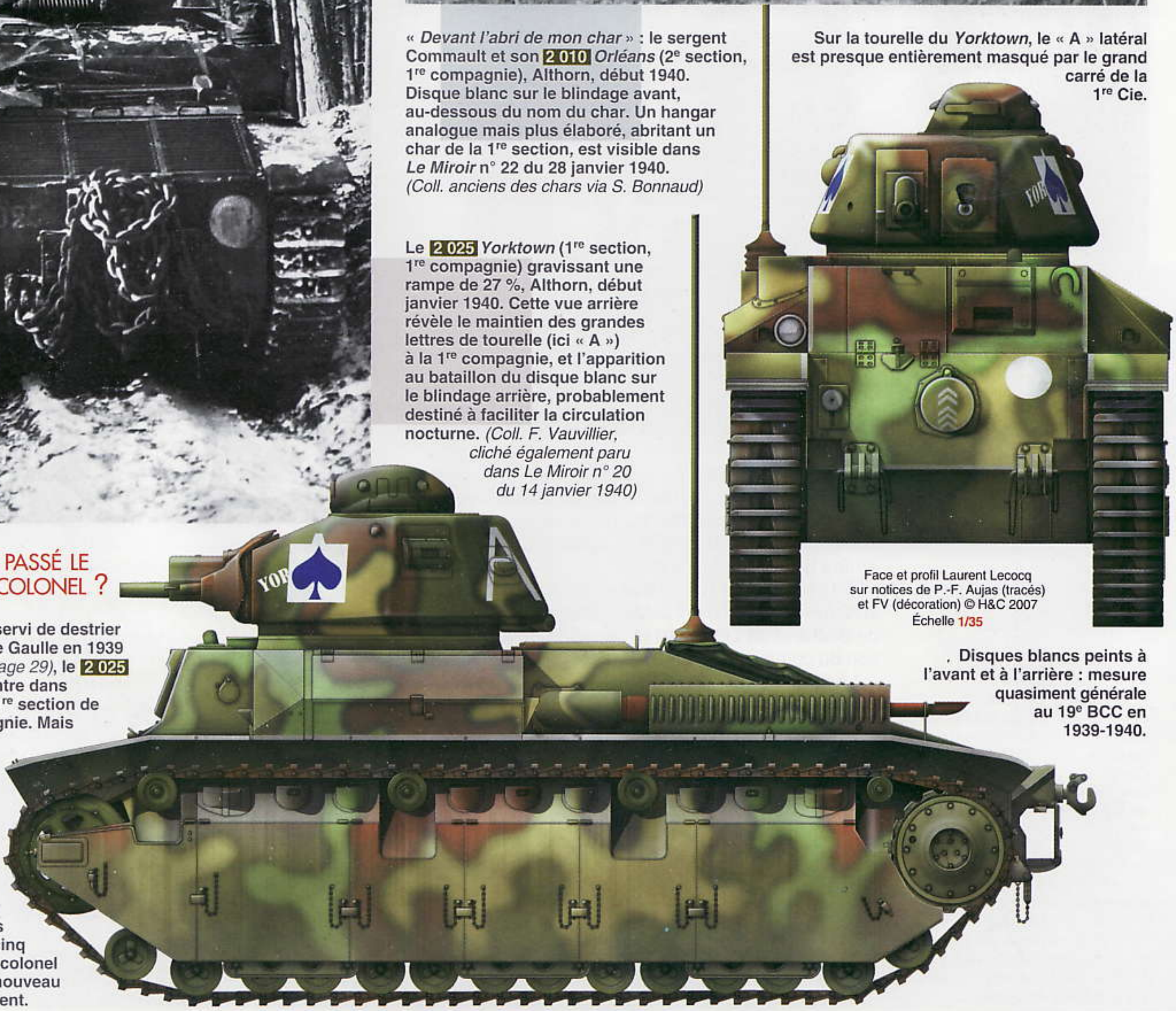
« *Devant l'abri de mon char* » : **le sergent Commault et son 2 010 *Orléans* (2e section, 1re compagnie), Althorn, début 1940. Disque blanc sur le blindage avant, au-dessous du nom du char. Un hangar analogue mais plus élaboré, abritant un char de la 1re section, est visible dans *Le Miroir* n° 22 du 28 janvier 1940.** *(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)*



Le 2 025 *Yorktown* (1re section, 1re compagnie) gravissant une rampe de 27 %, Althorn, début janvier 1940. Cette vue arrière révèle le maintien des grandes lettres de tourelle (ici « A ») à la 1re compagnie, et l'apparition au bataillon du disque blanc sur le blindage arrière, probablement destiné à faciliter la circulation nocturne. *(Coll. F. Vauvillier, cliché également paru dans Le Miroir n° 20 du 14 janvier 1940)*

OU EST PASSÉ LE CHAR DU COLONEL ?

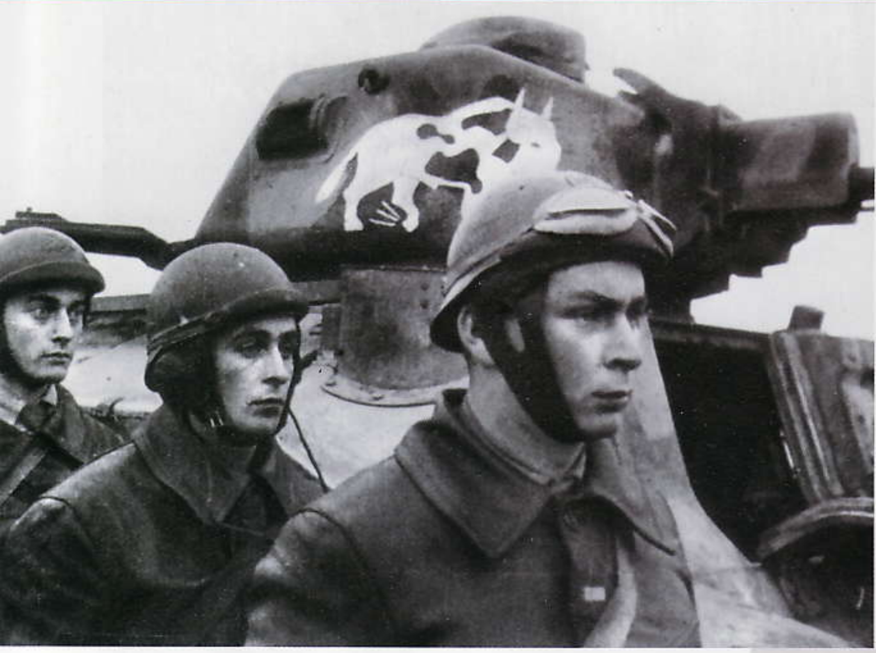
Après avoir servi de destrier au colonel de Gaulle en 1939 (➡ GBM 79 page 29), le 2 025 *Yorktown* rentre dans le rang, à la 1re section de la 1re compagnie. Mais il conserve une partie de ses ornements du temps de paix (certaines arêtes soulignées en blanc) et, de façon plus insolite, les cinq chevrons du colonel appelé à un nouveau commandement.

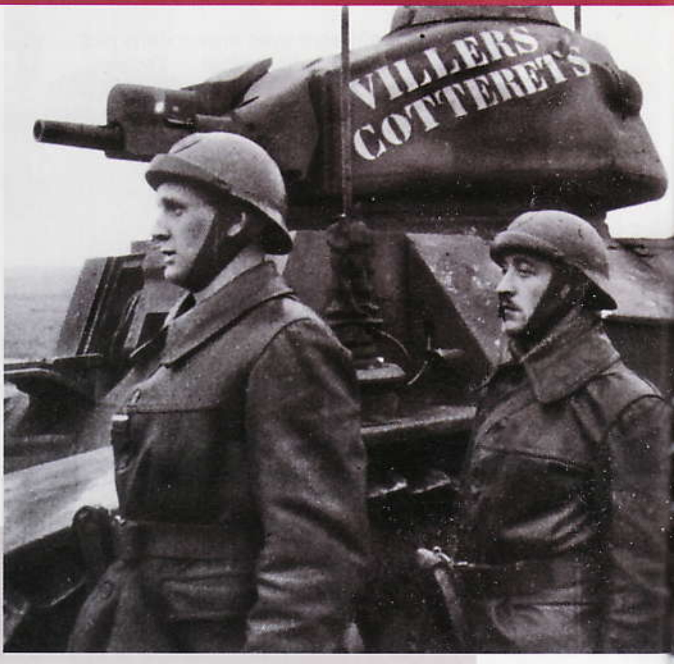


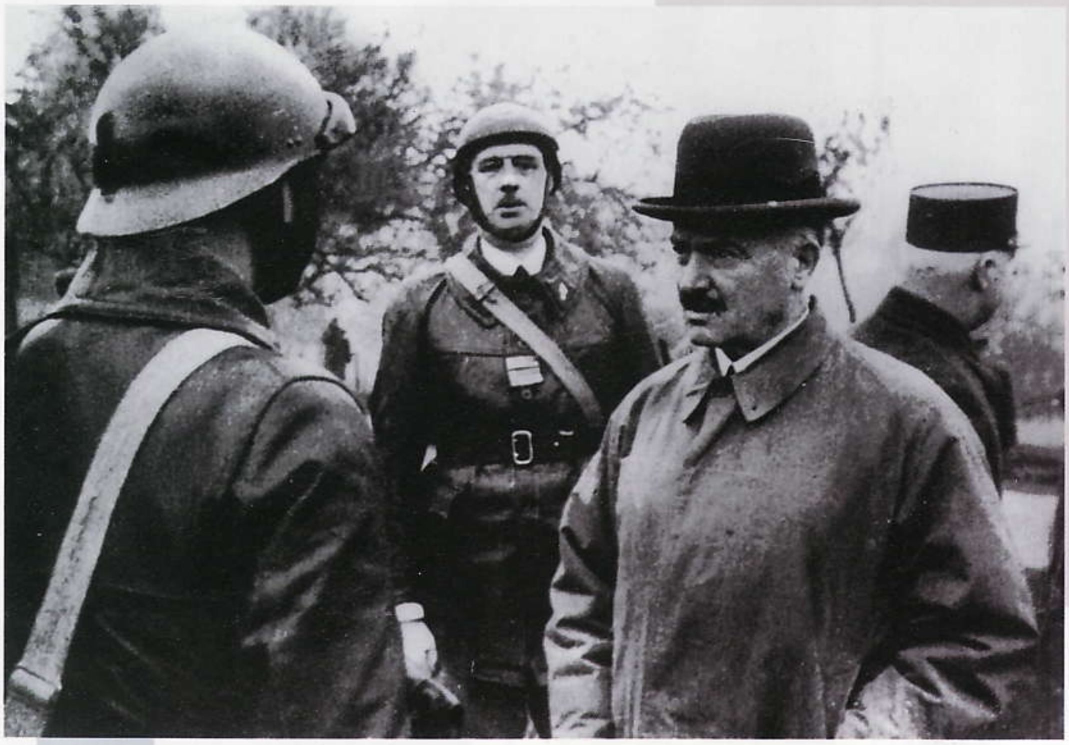
Sur la tourelle du *Yorktown*, le « A » latéral est presque entièrement masqué par le grand carré de la 1re Cie.

Face et profil Laurent Lecocq sur notices de P.-F. Aujas (tracés) et FV (décoration) © H&C 2007
Échelle 1/35

. Disques blancs peints à l'avant et à l'arrière : mesure quasiment générale au 19e BCC en 1939-1940.







Photographie en haut à gauche.
Le char 2 006 *Rocroi*, du capitaine Foucaud commandant la 1re compagnie, présente sur le côté droit de sa tourelle un insigne personnel, un taureau de combat frappant du sabot arrière. L'équipage est, de droite à gauche, le sergent Alex Monnet, le caporal chef Baratte (radio) et le chasseur Chauffour. Pour l'anecdote, Yves Hanon, qui se tenait derrière Chauffour en tant que quatrième homme d'équipage (second radio dans un char de commandement de compagnie) en ce jour mémorable de la visite du président Albert Lebrun, a été coupé à la prise de vue, à son grand désespoir.

Ci-dessus.
Le 2 018 *Villers-Cotterets* est quant à lui le char de chef de bataillon, à deux antennes. Son équipage est composé, de gauche à droite, du caporal-chef Socié, du chasseur Lefèvre et d'un chasseur dont le nom n'a pas été retrouvé.
(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)

Ces trois documents font partie de la célèbre série prise le 23 octobre 1939 entre 8 h 30 et 9 heures du matin, au cours de la visite du président Lebrun à la 5e armée, où le colonel de Gaulle lui présente les chars du 19e BCC. Les appareils sont alignés en bordure de la route de Wingen, sur les accotements de la route d'Ingwiller près du stade municipal jusqu'au carrefour de la route de Meisenthal. Ci-dessus, le chasseur de dos, répondant au président de la République, est le mécanicien pilote du *Rocroi*, Alex Monnet, qui sera tué au combat de Festieux le 20 mai 1940. Au second plan, la silhouette hiératique du colonel de Gaulle. De dos en képi, le général Bourret, commandant la 5e armée.
(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)

Le 9 octobre à 16 h 25, le bataillon est brusquement mis en état d'alerte. On vient d'apprendre que des chars ennemis auraient attaqué les positions de la 35e DI et que les éléments de celle-ci se seraient déjà repliés en arrière de la ligne Maginot.

À 16 h 30 arrive l'ordre de se porter sans délai dans la région de la Frohmuhl par Montbronn (à 6 km à l'ouest de Bitche et de Lemberg) et de se mettre à la disposition du commandant du 8e corps.

Le chef de bataillon Ayme accompagne le colonel L'Huiller, commandant le GBC 508, au PC du 8e CA. Ensemble, ils y trouvent le général Frère, commandant le corps, qui donne l'ordre au 19e BCC de ne pas quitter sa position d'appui.

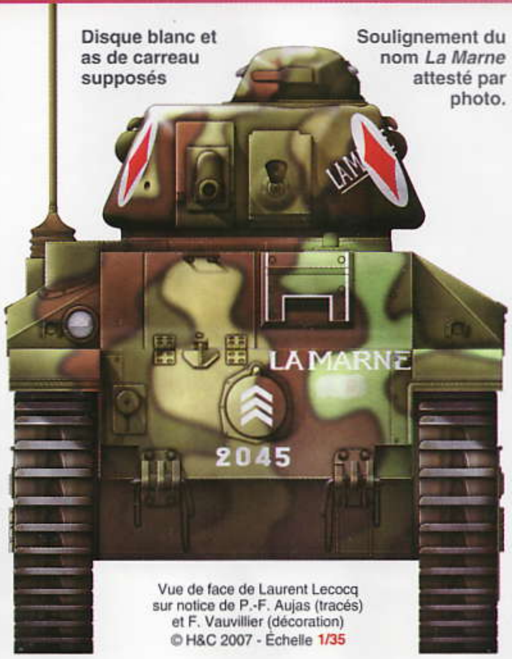
Les deux officiers de chars rentrent ensuite à Sarreinsberg où de Gaulle arrive, à 17 h 15. Celui-ci, qui ne sait pas encore que la situation a évolué, a l'intention de rassembler tous les chars de la 5e armée et de contre-attaquer en avant de la 35e DI pour permettre à cette dernière de réoccuper les emplacements qu'elle a quittés. Lorsqu'il apprend l'ordre du général commandant du corps d'armée, il annule le sien. Cependant, le bataillon reste en état d'alerte pendant plusieurs jours.

Le 17 octobre, le 19e BCC est de nouveau alerté, mais seul le 24e BCC (R 35) se porte en avant des fortifications. Le calme revient le lendemain et le bataillon reprend à Sarreinsberg sa vie habituelle.

Le 19 octobre, un journal du front, *l'Episcope*, dû à la verve du caporal-chef Herbulot et du chasseur Loridant, paraît à Althorn.

Le 23 octobre 1939, un événement au bataillon : la visite du président de la République

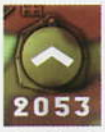
Le 23 octobre, le bataillon est passé en revue par le président de la République. Le terrain choisi pour la revue est situé à environ 3 km au sud de Sarreinsberg, sur le terrain surplombant à l'est la route de Wingen. La mise en place a lieu à 6 h 15 du matin. Le bataillon est formé en bataille entre le carrefour de Meisenthal et la maison forestière Colonne, sur un front d'environ 800 mètres, les chars face à la route. Le chef de bataillon sensiblement à hauteur de la maison forestière, les compagnies dans l'ordre normal (1, 2, 3), les équipages à pied (50 mètres environ entre chaque char).



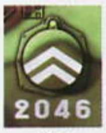
Disque blanc et as de carreau supposés

Soulignement du nom *La Marne* attesté par photo.

Vue de face de Laurent Lecocq sur notice de P.-F. Aujas (tracés) et F. Vauvillier (décoration) © H&C 2007 - Échelle 1/35



Friedland
2e compagnie



Iéna
2e compagnie

CHEVRONS DE GRADE
(exemples non exhaustifs)

Le petit drapeau tricolore visible avant-guerre sur le 2 045 a été effacé.

Après avoir été, à la 3e compagnie avant la guerre, le char du capitaine Collot (→ *photographie dans GBM.79 page 30, notée 2e compagnie par erreur*), **le 2 045 *La Marne*, privé de son antenne avant, rejoint la 3e section de cette compagnie. Ayant alors pour chef de char le sergent Annel, il conserve néanmoins jusqu'au bout les trois chevrons (capitaine) qui lui avaient été ajoutés en 1939.**

À 8 heures, il est présenté par le commandant Ayme au colonel de Gaulle. Le président Lebrun arrive une demi-heure plus tard accompagné du général Bourret, commandant la 5e armée. Le bataillon lui est présenté par le colonel de Gaulle avec qui il s'entretient quelques instants. « La presse et les politiciens ayant *gonflé l'événement* [alertes du 9 et du 17], *le président de la République Albert Lebrun, accompagné du général Frère, vint rendre visite aux chars de la 5e armée. Nous manœuvrâmes en bordure d'une route, non loin de Wingen-sur-Moder et le colonel de Gaulle escorta le président jusqu'à mon char. L'équipage est au garde-à-vous aux quatre coins du* Rocroi. » (Hanon)

Après le départ du président et de sa suite, vers 9 h 15, le bataillon défile devant le général Frère, placé au carrefour de Meisenthal, et rentre vers 10 heures à son cantonnement. Le personnel s'emploie aussitôt à effacer les traces de chenilles sur le terrain et à remettre les chars en état.

Les trois compagnies se succèderont au champ de tir d'Hasselthal, le 28 (1re), 30 (2e) et 31 (3e).

Un cours radio dirigé par le lieutenant Baise, officier transmission du bataillon, a été organisé. Il groupe des élèves provenant de divers bataillons des 3e, 4e et 5e armées. Il est inspecté le 31 octobre par le colonel de Gaulle.

Pour la première fois depuis le départ, le chef de bataillon peut procéder à des promotions dans la troupe. Il nomme au grade de caporal-chef : Sacotte, Landelle, Testard, Mereuze, Jeusset et Coisnon (tous mécaniciens pilotes de char D 2) ; Charpiot, Pelleau et Miens (tous radio), Souchon (ouvrier de char). Et, au grade de caporal, le chasseur Deglaire (mécanicien pilote également). Au cours du mois de novembre, le bataillon continue à améliorer ses cantonnements et à travailler aux chars. Les cadres font de nouvelles reconnaissances dans la zone est de la 5e armée (vallée du Rhin) et étudient des contre-attaques dans les régions de Soultz-sous-Forêt et Soufflenheim.

Le 13 novembre, le bataillon est averti que les aspirants Lacour (1re), Carre (2e) et Pequignot (3e) sont promus sous-lieutenants de réserve pour prendre rang au 10 septembre 1939 (JO du 1er novembre 1939).

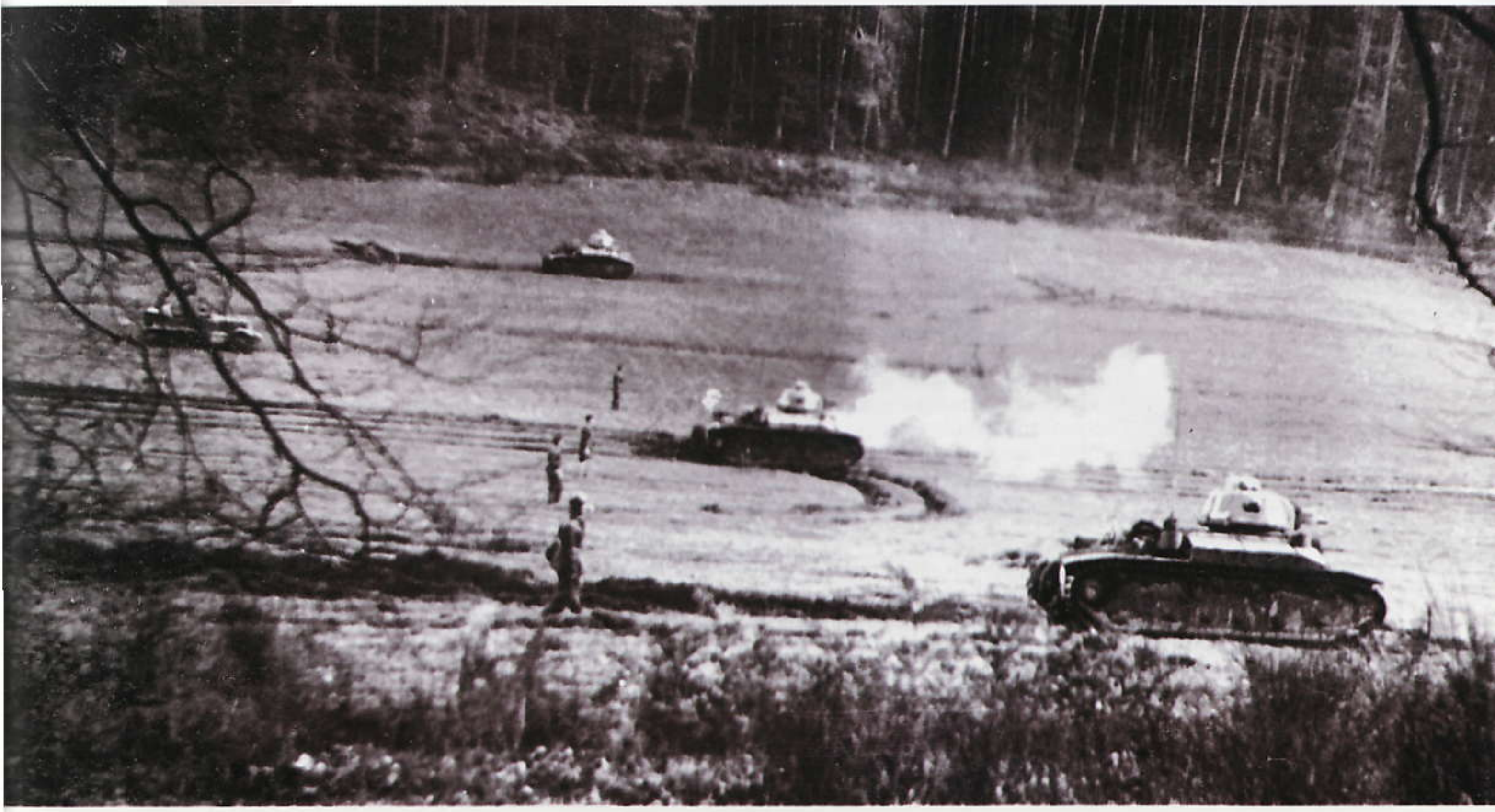
Le 20 novembre, à la satisfaction générale, commence le premier tour de permission.

« *De mon séjour à Althorn, je garde des souvenirs à la fois précis et nébuleux. Flou est celui d'une permission par un temps sibérien. Voyage nocturne à travers une région enfouie sous la neige. En grattant les vitres recouvertes de givre du train, le paysage défilait sous nos yeux tel le négatif d'un film. On doutait de la réalité des choses…* » (Yves Hanon)

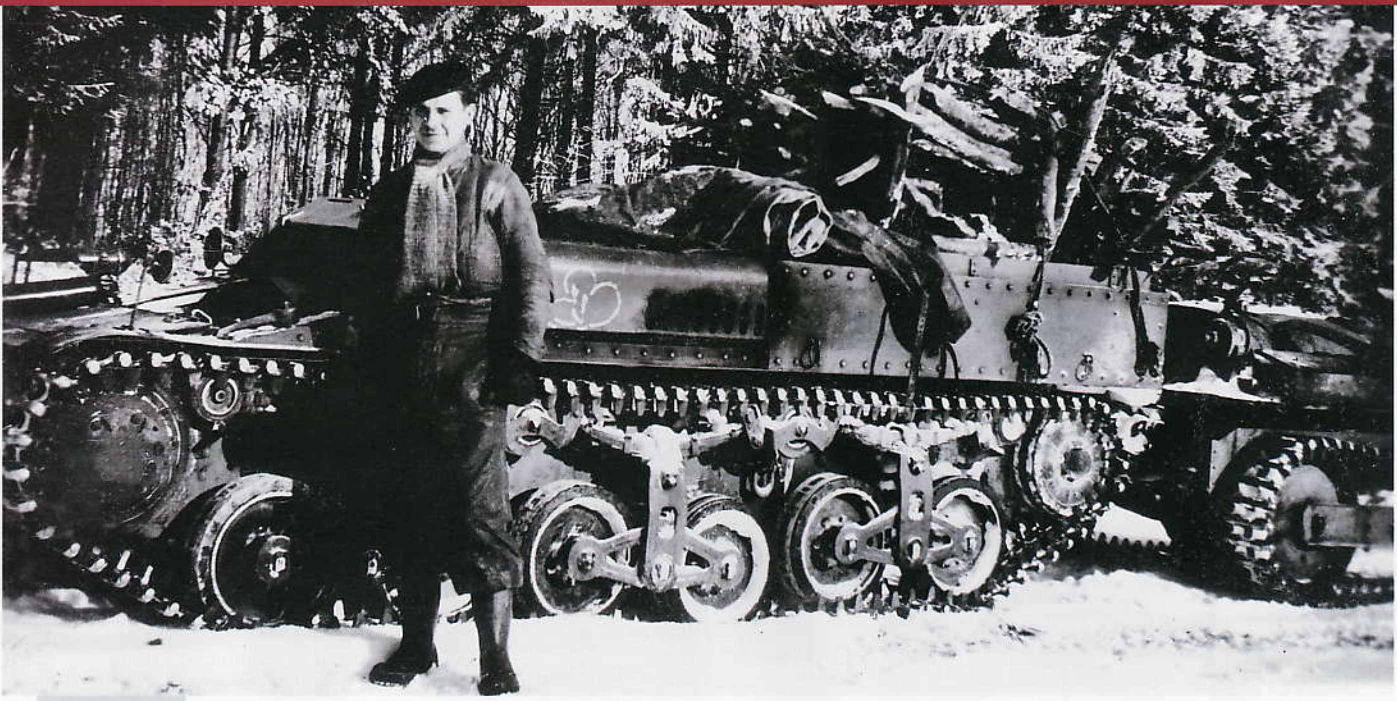
Le 24 novembre, le colonel de Gaulle assiste aux exercices de tir de la 1re compagnie.

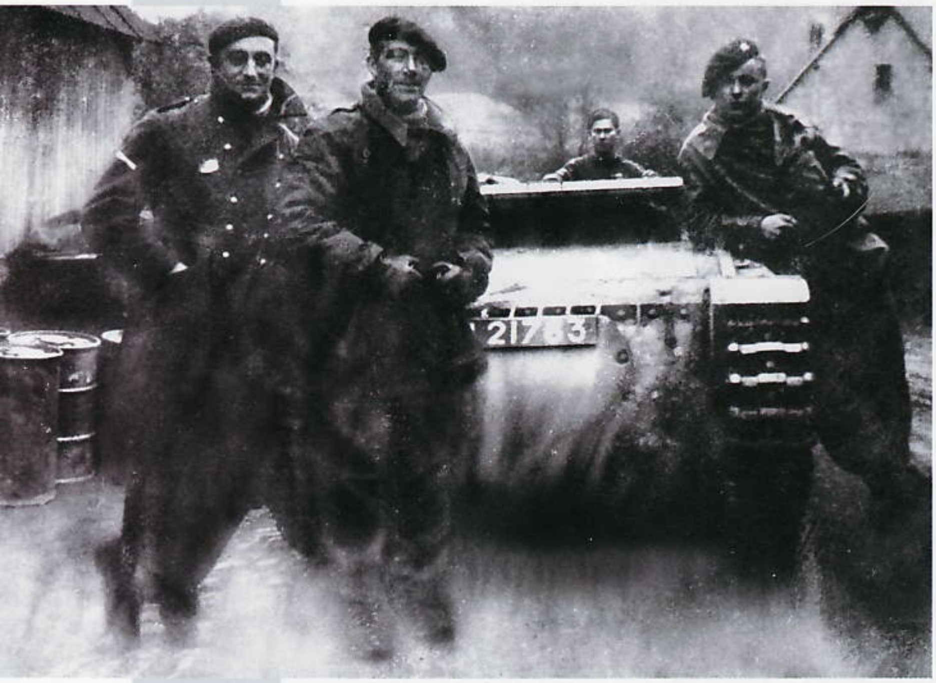
Froid, neige et glace, hantises des D 2

Du 1er au 3 décembre 1939, les abris pour les chars du bataillon sont terminés. Les appareils sont installés à l'abri des vues et surtout du froid. Les équipages ont travaillé avec ardeur et ont réussi parfaitement. Le 4 décembre, le bataillon est informé qu'un centre d'instruction de chars est constitué à Blamont : « *Le colonel* [de Gaulle] *considérant que l'inaction nuisait à l'effica-*



« *Au tir* », Hasselthal, fin décembre 1939. Nous voyons ici la 4e section de la 3e compagnie, identifiable au grand « L » blanc à l'arrière de la tourelle. *(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)*





Les tracteurs de ravitaillement de chars Lorraine 37 L de la section d'échelon de la 1re compagnie. En haut, avec le mécanicien Prouvost (pilote), à Althorn ou Goetzenbruck La seconde photographie, prise à Althorn fin 1939 devant le TRC 🇫🇷 21 783, présente, de gauche à droite, le caporal-chef Bouclet et les chasseurs Proust, Carrier et Chevalier.
(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)

cité de ses unités blindées, avait créé à Blamont, près de Cirey-sur-Vezouze, un centre d'entraînement pour les chars placés sous son commandement. Les trois compagnies du 19e BCC s'y rendraient successivement afin de se familiariser avec la pose de fascines devant combler les fossés antichars. » (Hanon)

Le 19e BCC y détache aussitôt deux chars sous le commandement du sous-lieutenant Cavarrot. Le parcours Sarreinsberg-Blamont sur les deux remorques Coder est extrêmement pénible. Au bout de 12 km, les tracteurs Somua MCL tombent en panne (faiblesse des embrayages et de la boîte de vitesse), les chars doivent faire la plus grande partie du trajet sur chenilles. Arrivant à Blamont 48 heures après, ils sont dans l'impossibilité de faire un service quelconque et doivent être révisés. Le 8, le lieutenant Idée est détaché au centre comme instructeur. Quelques jours après, la 2e compagnie s'y rend toute entière. Elle devait rentrer de Blamont le 20 décembre mais, devant le froid, elle y est maintenue jusqu'à nouvel ordre.

Le 12 janvier 1940, le CIC de Blamont est dissous. Le 13, nouvelle alerte. Les permissions sont supprimées provisoirement. La 2e compagnie reçoit l'ordre de rejoindre le bataillon. Elle effectue son mouvement par un froid rigoureux (neige et verglas). On doit sabler la route de Wingen à Sarreinsberg. La compagnie met 11 heures pour rentrer au cantonnement, qu'elle ne rejoint que le 15 à 18 heures.

Il en est de même pour la première compagnie : « *L'unique route sans congères nous permettant de regagner le plateau de Sarreinsberg, très pentue, couverte de glace, s'avéra impraticable dès les premiers mètres. Le système de blocage différentiel des chenilles qui permet de diriger un char transformait celui-ci en toupie sur la glace. Un D 2 glissant en arrière et de travers dévala en contrebas et posa des problèmes de récupération. Il n'empêche. Il fallait sortir d'Althorn. Il fallut couvrir la route, en travers, d'arbustes abattus à la hache et ceci sur au moins quatre kilomètres. À raison d'un petit sapin tous les mètres, ce fut une hécatombe. On s'aperçut alors de la très mauvaise tenue de nos chars, non pas tellement sur la neige elle-même que sur celle tassée et gelée des routes à – 10° ou à – 20°.* » (Hanon)

Le D 2 n'accroche pas : sur la glace, on poussant les chars d'un doigt, on les fait tourner !

Le 13 janvier, le capitaine Collot est affecté à l'état-major du commandant des chars de la 5e armée (adjoint radio) et est remplacé provisoirement au commandement de la 3e compagnie par le lieutenant Le Tinier.

Le 15, le colonel de Gaulle visite les cantonnements et le foyer et se déclare satisfait, en particulier de la salle de réunion. Les permissions, à la joie de tous, sont rétablies le 18 janvier.

Le centre de Blamont est ouvert à nouveau à partir du 23, et le lieutenant Boudard y remplace le lieutenant Idée, qui prend le commandement de la compagnie d'échelon en l'absence du capitaine Lemut.[8]

La 3e compagnie reçoit l'ordre de se rendre à son tour à Blamont. Par une température sibérienne, elle exécute son mouvement. Il lui est impossible de sortir de la gare de Réchicourt-le-Château. Les chars glissent sur le verglas (couche de glace de 12 cm) : en les poussant d'un doigt, on les fait tourner. Il faut 24 heures pour franchir le pont et atteindre les terres cultivées sur lesquelles les chars peuvent rouler.

À la suite de ces incidents, le chef de bataillon fait étudier la fabrication d'un crampon pour patin.

Le 29 janvier arrive du dépôt un renfort de 24 chasseurs commandés par le sous-lieutenant Thévenet. Les hommes sont répartis dans les unités et Thévenet quitte rapidement le 19e BCC pour être affecté au GBC 507.

NOTE

[8] Parti le 8 janvier 1940 pour un stage à Versailles (cours de chef de bataillon d'infanterie), prévu initialement pour quinze jours, mais qui sera prolongé. Lemut y restera cinq semaines.

Le 31, le lieutenant Bied-Charreton (centralien) est muté de la 3e compagnie à la compagnie échelon, adjoint au commandant de compagnie.

Février se déroule sans événements notables. Il fait froid, toute la région est sous la neige. On se chauffe comme on peut, et on fait tourner les moteurs toutes les deux heures. « *Chaque nuit où le froid atteignait – 10° à – 20°, il fallait faire tourner les "moulins" pour éviter qu'ils gèlent ainsi que les armes de bord. Poser la main nue sur le blindage, c'était y laisser sa peau en la retirant* ». (Yves Hanon)

Promotions et mutations

Le 3 février 1940, le chef de bataillon nomme huit caporaux-chefs : Queffelec et Danieau (mécaniciens pilotes), Lecourt, Nicaise et Foucher (radios), Fortin (ouvrier), Chapelynk (dépanneur), Le Bouter (DCA). Et autant de caporaux : Ferbus (secrétaire), Vayrot et Rahier (mécaniciens pilotes), Brumain et Risler (conducteurs), Lefort et Prache (dépanneurs), Cosson (ouvrier).

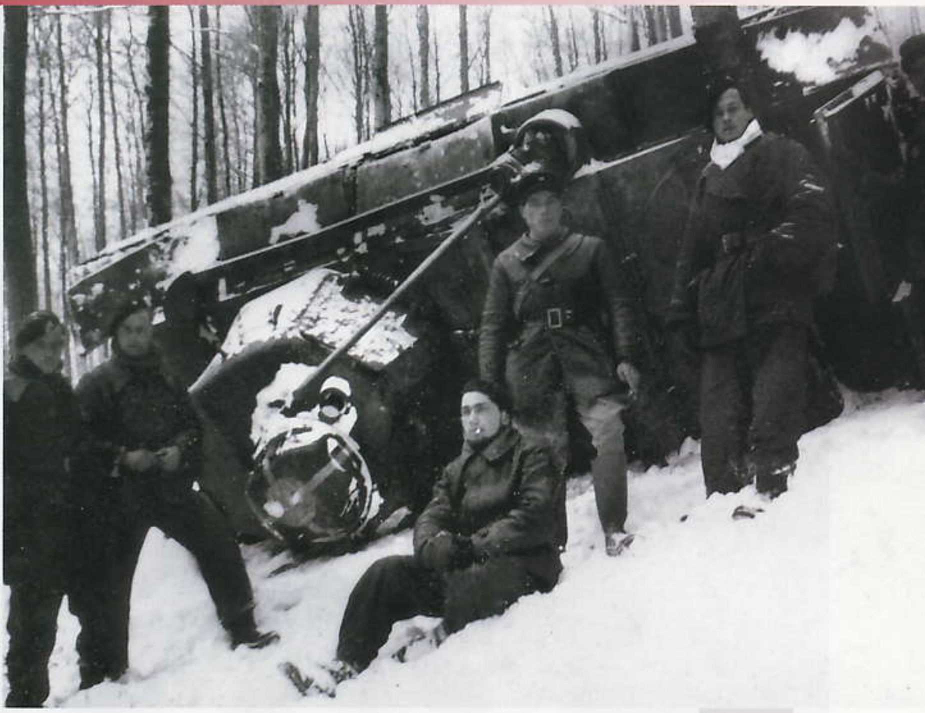
Les cadres ne sont pas en reste. Le lieutenant Idée, le leutenant Baise et l'adjudant-chef Goddalis étant inscrits sur la liste d'aptitude, l'encadrement du bataillon est modifié de la façon suivante : le 8 février, le lieutenant Baise est nommé comme devant prendre le commandement de la 3e compagnie en remplacement du capitaine Collot, ceci ne devant être effectif qu'à son retour de Blamont, l'intérim étant effectué actuellement par le lieutenant Le Tinier. Le sous-lieutenant Clermont (chef de la 2e section de la 1re compagnie) devient officier des transmissions du bataillon, le commandement de sa section étant confié à l'adjudant chef Goddalis.

Nouvelle modification le 11, du fait de l'arrivée du capitaine Nicol (réserviste), venant du dépôt. Nicol prend le commandement de la 3e compagnie. Le capitaine Berthelot, affecté à un état-major de demi-brigade de la future 3e DCr, quitte le bataillon. Il est remplacé à la tête de la 2e compagnie par le lieutenant Baise.

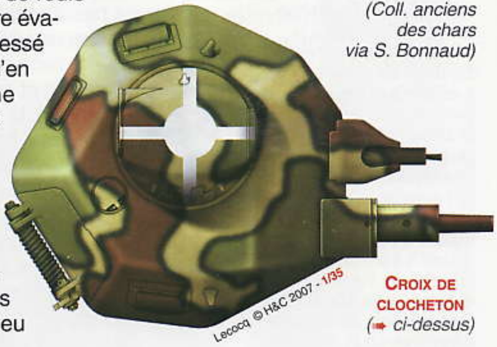
Sports de glisse imprévus

Le 16 février, la 3e compagnie qui est à Blamont depuis le 28 janvier reçoit l'ordre de rentrer à Sarreinsberg, la 1re devant rejoindre Blamont à son tour. Le 17 février, les 11 chars et les trois tracteurs Lorraine quittent Blamont vers 11 heures du matin, où ils se forment en parc à 13 h 30. Une fois la rame formée et équipée, l'embarquement commence le 18 février vers 1 h 30 du matin, par quai en bout. Son embarquement en gare de Réchicourt-le-Château se fait sous une violente tempête de neige. Les plates-formes sont recouvertes d'une épaisse couche de verglas qui se reforme aussitôt qu'on l'enlève, ce qui rend les plateaux extrêmement glissants. On a toutes les peines du monde à embarquer le matériel.

Au cours de l'embarquement, à 2 h 30, le **2 012** *Arcole* conduit par le caporal chef Coisnon, ayant comme chef de char le sous-lieutenant Renaud, glisse, tombe sur la voie voisine et se couche sur le côté droit (caisse, moteur et organe désaxés, train de roulement tournant difficilement, il devra être évacué vers le PEB 5). Personne n'est blessé mais la voie n° 4 est inutilisable jusqu'en début de matinée et l'arrivée d'une grue. Le **2 040** *Mont d'Origny* manque de connaître le même sort. Le départ du train a lieu à 9 h 40 et, en arrivant à Sarrebourg, le chef de train avertit le lieutenant Le Tinier commandant le convoi qu'au cours du trajet, le char **2 027** *Coulmiers* a glissé sur la plate-forme, rompu les câbles et est tombé sur la voie, un peu

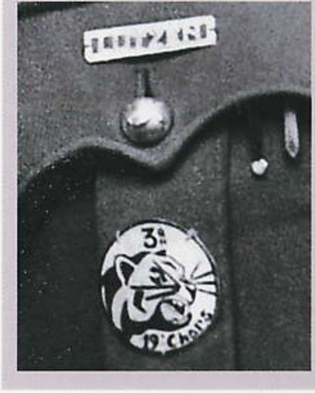


Ce char non identifié a glissé et s'est abîmé sur les pentes boisées, enneigées et glacées du Blanckenberg, janvier ou février 1940. Sa mésaventure nous offre l'occasion de découvrir une curieuse croix peinte sur le clocheton (on trouve un marquage de ce type sur le *Lutzen*), avec disque central.
(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)



Croix de clocheton
(➡ *ci-dessus*)

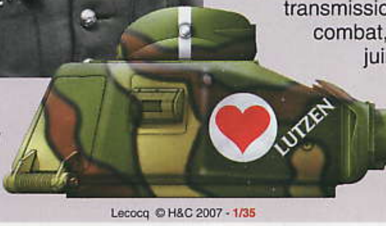
Le **lieutenant Henrion** *(à droite)*, de l'active, avait appartenu au bataillon de chars B du 511e RCC. Il quitte le 19e BCC le 15 décembre 1939 pour être d'abord affecté au 8e BCC (chars B 1*bis* de la 2e DCr) puis au 46e BCC (B 1*bis* de la 4e DCr) où il sera tué au combat le 17 mai 1940 à bord du *Sampiero Corso* avec le chef de bataillon Bescond.



Détail de la plaquette nominative du *Lutzen* d'Henrion et de l'insigne de la 3/19e BCC : deux raretés.

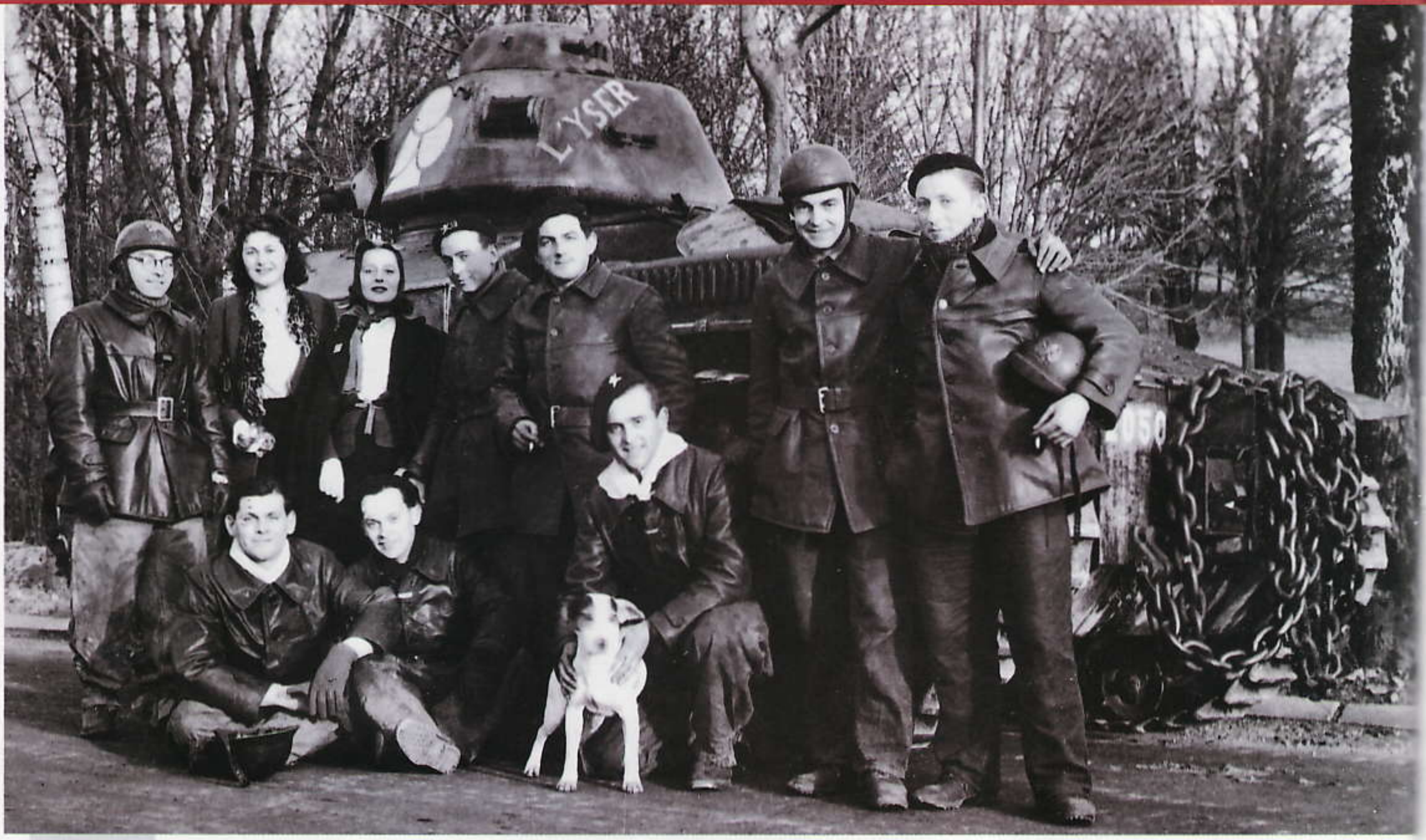
ILS QUITTENT LE BATAILLON POUR PÉRIR AVEC DES CHARS B 1*bis*

Le **sous-lieutenant Nouhant** *(à droite)*, centralien et réserviste, quitte le 19e BCC le 30 décembre 1939 pour une permission. Il n'y reviendra pas : muté le 8 janvier 1940, il est affecté au 49e BCC de nouvelle formation (chars B 1*bis* de la 3e DCr), comme officier transmissions. Il sera tué au combat, à Saulieu, le 17 juin 1940.



Lecocq © H&C 2007 - 1/35

Le 2 014 *Lutzen*, 2e section (cœur) de la 3e compagnie (disque blanc) offre le seul exemple connu de nom peint au côté droit. Il présente aussi le croisillon blanc de tourelle mis en évidence plus haut.



Un groupe de chasseurs devant le 2 050 *L'Yser* lors de la visite de marraines de guerre, probablement en mars 1940. L'officier à gauche est le lieutenant Bellier commandant alors la 4e section de la 2e compagnie. Ensuite, de gauche à droite : X et sergent Leyour assis, puis chasseurs Roger et Dutertre, caporal-chef Marquilly avec le chien, chasseurs Valenbois et Landelle.
Le numéro matricule est bien visible à l'arrière du char. Quant à son nom, le voici inscrit très en arrière de la tourelle, de manière inhabituelle. Il a été repeint à cet endroit-là depuis l'adoption de l'as car, sur une photographie d'avant-guerre, *L'Yser* arbore son nom de baptême à la position usuelle, sur la partie avant de la tourelle.
(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)

avant Sarrebourg au niveau de la gare de Gondrexange (chenille déraillée, un amortisseur cassé, il rentrera néanmoins par ses propres moyens au cantonnement après réparation de son train de roulement). Par miracle, il n'y a pas d'accident sur cette ligne fréquentée. Après vérification des arrimages, renforcement des calages, remise en place de certains chars et épandage de sel, le train repart et arrive à Ingwiller à 14 h 45.

De son côté, la 1re compagnie se met en mouvement pour Blamont à compter du 15 février à midi pour anticiper les mauvaises conditions de déplacement. Le trajet d'Althorn à Sarreinsberg nécessite un aménagement complet de la route (fascines) : 31 heures pour faire 4 km. Sur l'ordre du chef de bataillon et bien que l'embarquement ait été retardé de 24 heures, ce déplacement est effectué le 17 février par une violente tempête de neige. Le matériel est abrité le soir à l'entrée d'Ingwiller. La colonne de chars reprend son mouvement le 18 février à 9 heures du matin. Elle est à la gare, prête à être embarquée à 11 heures. L'embarquement est terminé à 16 h 40, départ du train qui arrive en gare de Réchicourt-le-Château sans incident à 22 h 30. La compagnie arrivera finalement à Blamont le 19 février dans la matinée.

« *Lorsque le 16 février vint le tour pour la 1re compagnie d'aller à Blamont, nous nous arrachâmes avec regret aux délices de Capoue d'Althorn. Nos D 2 gagnèrent une gare où, par Sarrebourg, on put débarquer à Réchicourt, à une douzaine de kilomètres de Blamont. Dans le bourg agricole lorrain très important où nous allions vivre une vie régimentaire hors caserne, on nous avait répartis en petits groupes chez les particuliers ayant des locaux. Nous étions quelques-uns à coucher dans un magasin du centre dont le rideau de fer, abaissé en soirée, épargnait notre dignité à l'heure du coucher, sur des paillasses posées sur des châlits.* » (Y. Hanon)

« Mon personnel mérite du matériel neuf », réclame le commandant Ayme pour son bataillon

Le 1er mars, le bataillon reçoit la visite du général Keller, inspecteur des chars. Au chef de bataillon qui lui rend compte de l'état désastreux du matériel (« *Mon personnel vaut mieux que cela et mérite du matériel neuf* »), Keller répond : « *Je n'y peux rien. Dans l'état actuel des choses, je ne peux faire quoi que ce soit pour le 19e* ».

Le séjour à Cirey-sur-Vezouze

Le 4 mars, le commandant des chars de l'armée décide que le bataillon prendra part à une manœuvre devant se dérouler dans les environs de Blamont le 8 mars.

« *La venue du printemps nous fait accepter une vie sans confort ni distraction, du genre camp de Suippes ou Mourmelon. La visite du général Prételat, commandant le 2e groupe d'armées à l'est, de Longuyon à Bâle, nous amena à ravager de nos chenilles les champs ensemencés dont nous ramenions sur les routes toute la grasse terre argileuse. Quel gâchis ! Il y avait assez de terrains pauvres en champagne pouilleuse… "Bah ! Répondait un lieutenant, les exploitants agricoles seront dédommagés. " Nous nous consolions avec de savoureuses salades de pissenlit, cueilli dans les champs labourés profondément par nos chars.* » (Yves Hanon)

Le terrain est très lourd et les chars qui ont tous leur train de roulement très fatigué, ne peuvent progresser facilement en déployant leur vitesse maximum. La manœuvre oblique, voulue par le commandant des chars de l'armée ne peut, de ce fait, être réalisée pleinement.

Le bataillon cantonne à Cirey, dans l'usine désaffectée des anciennes glaceries de Saint-Gobain.

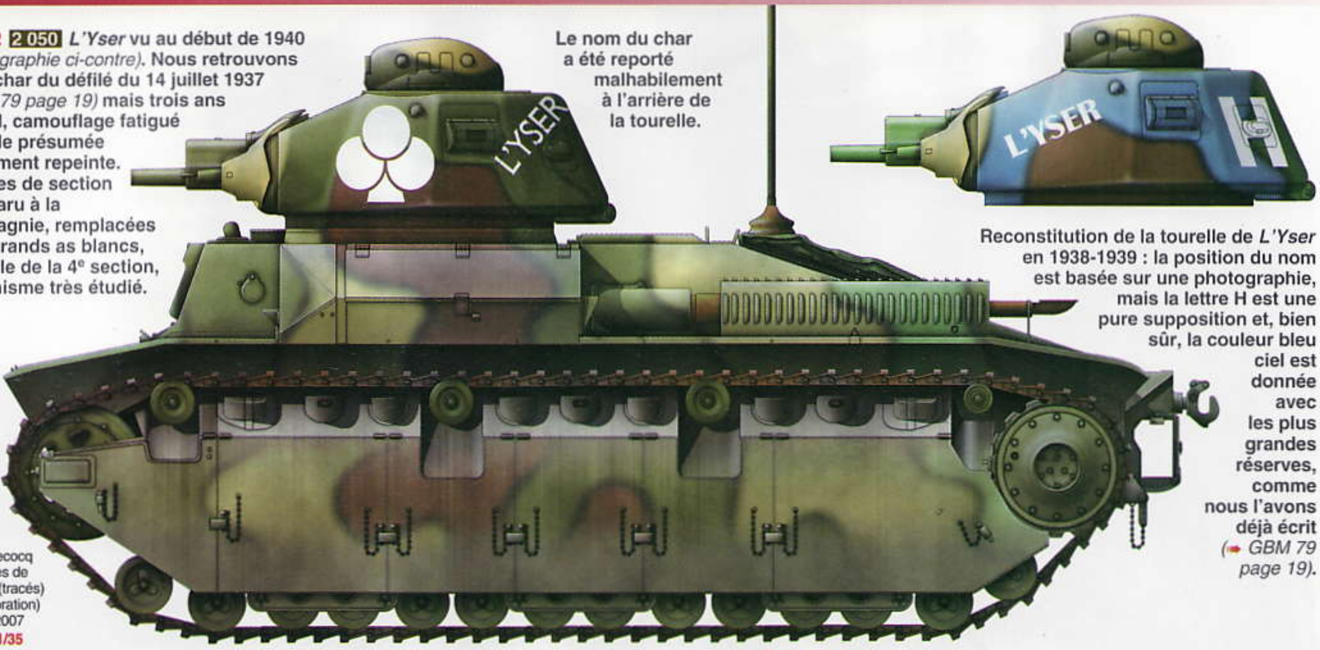
Le 9 mars, Le capitaine Dransard (venant du dépôt) prend le commandement de la CE, le lieutenant Guillemier et le sous-lieutenant Le Bars arrivent en renfort du dépôt du 507e.

Le 11 mars, le chef de bataillon reçoit du général Keller (note n° 1464/2) l'ordre de changer les canons de 47 SA 34. L'opération doit se faire en trois tranches. La première comprend 13 chars de la 2e compagnie et un char de commandement ainsi qu'un char de la section de remplacement.

Il est décidé que le bataillon restera à Cirey auprès du parc d'engins blindés. L'aménagement intérieur des chars doit être effectué par le personnel du bataillon, au PEB 5, et les tourelles seront envoyées, par lots de cinq, à l'atelier de construction de Rueil (ARL) pour qu'y soient placés les nouveaux SA 35. « *Soudain la rumeur*

NOTE

9. Confusion d'Yves Hanon. En fait, c'est le 47 SA 34 qui est dit « *de marine* ». Jacques Bourgeois se souvient quant à lui de ce nouveau canon « *plus long avec renfort avant permettant un tir plus rapide* ».

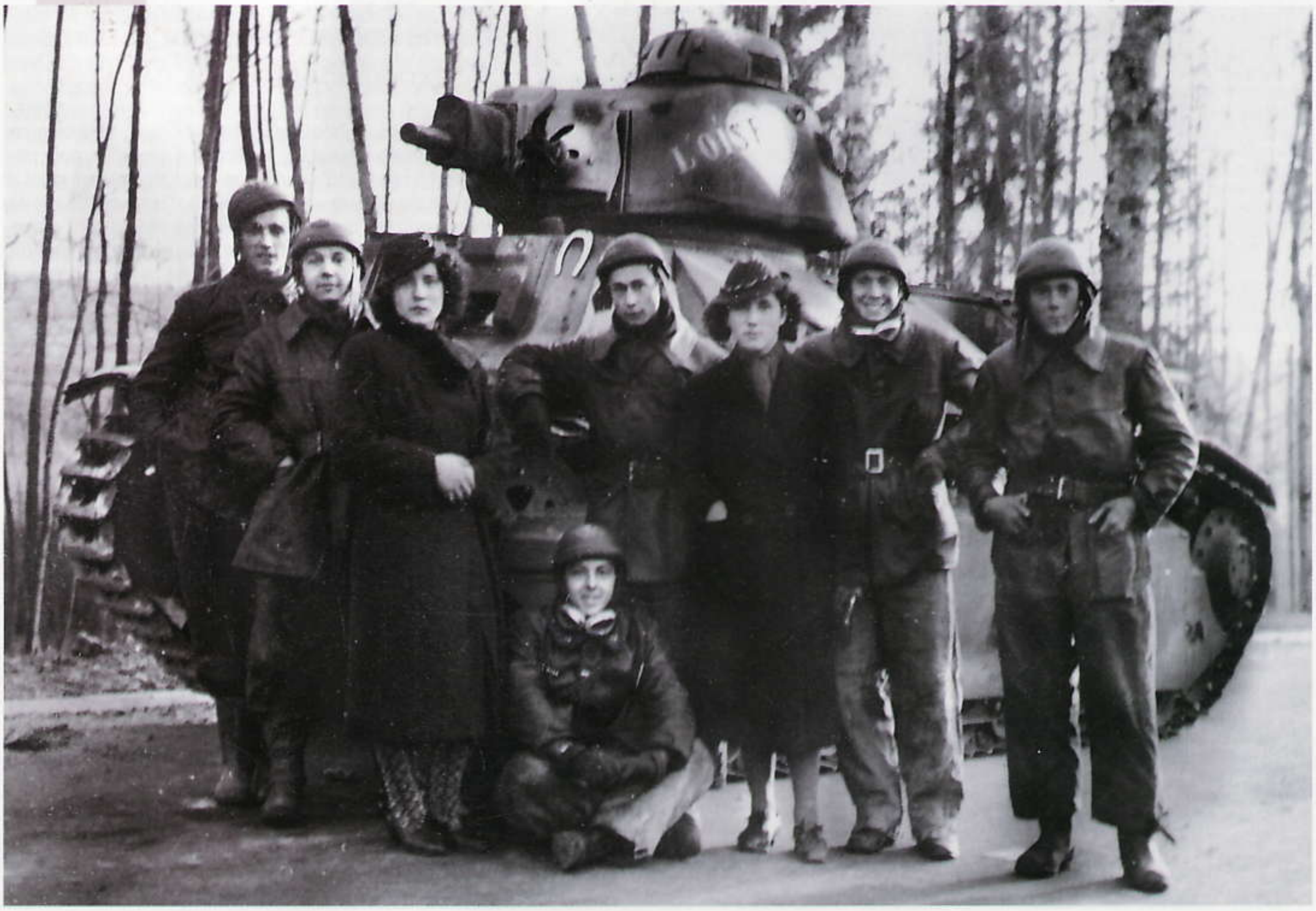


Char D 2 **2 050** ***L'Yser*** **vu au début de 1940** (➡ *photographie ci-contre*). **Nous retrouvons le beau char du défilé du 14 juillet 1937** (➡ *GBM 79 page 19*) **mais trois ans plus tard, camouflage fatigué et tourelle présumée partiellement repeinte. Les lettres de section ont disparu à la 2^e compagnie, remplacées par les grands as blancs, ici le trèfle de la 4^e section, au graphisme très étudié.**

Le nom du char a été reporté malhabilement à l'arrière de la tourelle.

Reconstitution de la tourelle de *L'Yser* en 1938-1939 : la position du nom est basée sur une photographie, mais la lettre H est une pure supposition et, bien sûr, la couleur bleu ciel est donnée avec les plus grandes réserves, comme nous l'avons déjà écrit (➡ *GBM 79 page 19*).

Profil L. Lecocq sur notices de P.-F. Aujas (tracés) et FV (décoration) © H&C 2007 Échelle 1/35



Muni de son fer à cheval porte-bonheur, voici le char **2 022** ***L'Oise*, 2^e section de la 2^e compagnie à Blamont en mars 1940. Le nom de l'appareil a été repeint avec soin par-dessus l'as de cœur blanc sans fond. De gauche à droite : caporal Raux, X, sergent pilote Mariani (assis), chasseur Bierry, sous-lieutenant Bourgeois (lunettes modèle 1935 autour du cou), chef de char de *L'Oise* commandant la 2^e section, chasseur Cauet.** *(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)*

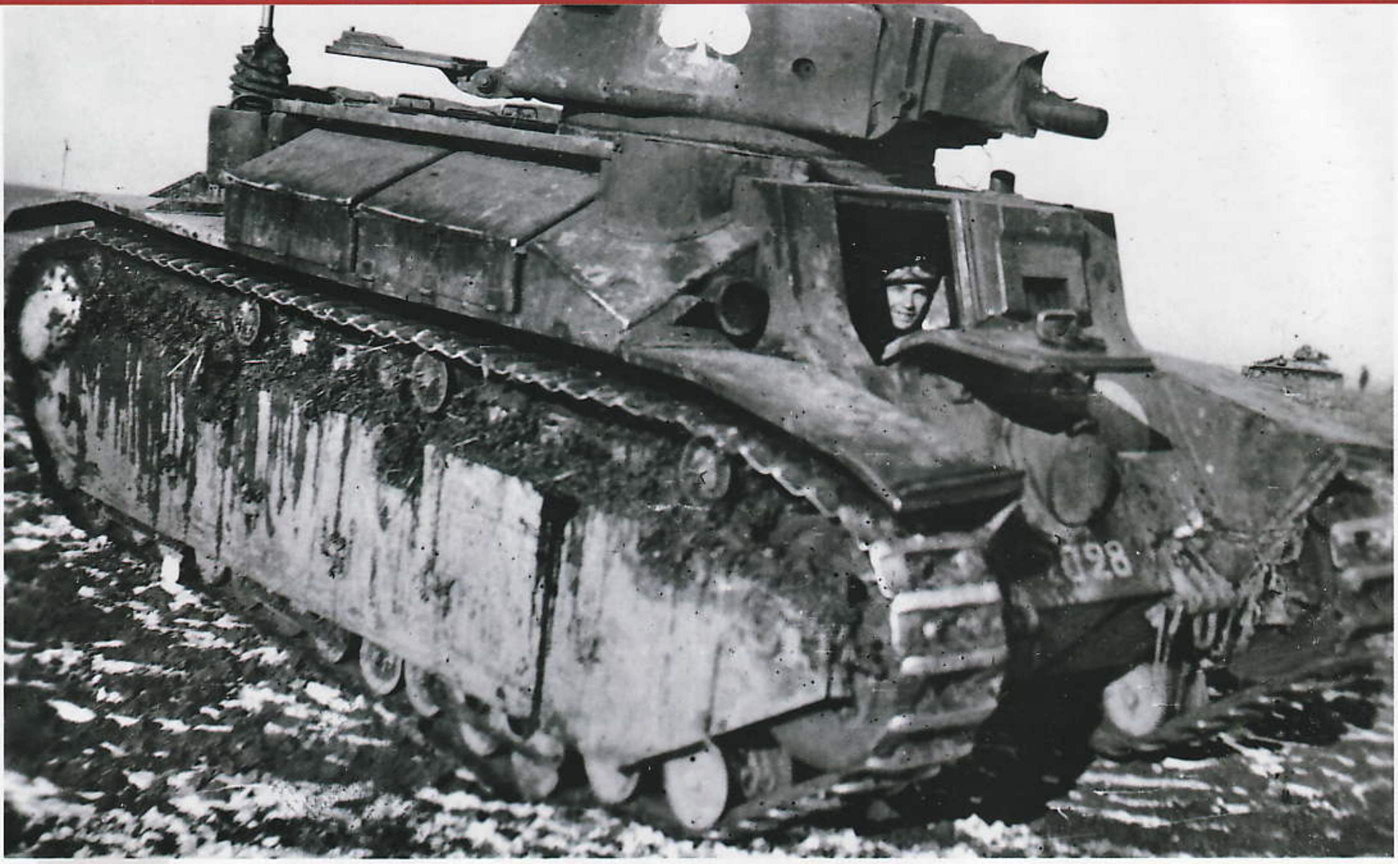
se propagea que nos canons de 47 mm courts allaient être remplacés par des 47 SA 35 longs dit "de marine" » (Yves Hanon) [9]

Quelques spécialistes du bataillon sous les ordres du lieutenant Idée (commandant la CE par intérim du fait des formations de Lemut), détachés pour une période indéterminée, accompagneront les tourelles pour aider l'équipe de Rueil insuffisante. « *Il fallait pour cela que nos tourelles APX 1 aillent à Rueil. À tour de rôle, on commença à décapiter nos D 2 dont les moteurs et les trains de roulement étaient déjà fort mal en point.* ».

À cette occasion, le chef de bataillon prescrit aux commandants d'unité, aidés par le chef d'atelier, de passer la visite détaillée du matériel, qui depuis l'entrée en campagne n'avait jamais pu être effectuée. On s'y prépare, mais pour effectuer ces révisions, il faudrait avoir des pièces de rechange. Une demande en ce sens est envoyée au commandant du PEB 5 mais les pièces manquent. Il est possible de changer environ 1 500 patins, mais seuls cinq chars de la 2^e compagnie pourront être entièrement révisés. Les pièces reçues n'en permettront pas davantage.

« *À cause du manque de pièces détachées, nos dépanneurs devaient cannibaliser certains chars pour en remettre d'autres en état* », se souvient Yves Hanon, bien que Jacques Bourgeois précise qu'ils avaient interdiction de « *faire des chars cadavres* », selon l'expression imagée du colonel de Gaulle.

Le capitaine Lemut, commandant la CE, quitte le bataillon pour être affecté à l'état-major de la 5^e demi-



Char 2 028 *L'Ancre* au début de 1940. Le grand « E » blanc de tourelle a été effacé et recouvert par l'as de pique (1re section) blanc sans fond (2e compagnie), mais il demeure discernable. D'autre part, un disque blanc est apparu sur le glacis avant (ainsi qu'à l'arrière, ➡ *page 59*) depuis l'automne 1939, suivant un usage qui semble quasiment systématique sur les chars D 2 du 19e BCC. La tourelle de *L'Ancre*, vue du côté gauche, est présentée page ci-contre. *(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)*

brigade (lieutenant-colonel Maître) de la 3e DCr. Le lieutenant Briard, officier des détails, en raison de son âge et de sa situation de famille, est envoyé au dépôt du 507e, par décision du général inspecteur des chars, malgré sa résistance et les efforts du chef de bataillon.

L'encadrement du bataillon doit être donc modifié. Le capitaine Foucaud devient chef de l'état-major, le lieutenant Idée prend le commandement de la 1re compagnie (sur liste d'aptitude car il est à Rueil), le lieutenant Baise celui de la 2e, le capitaine Dransard celui de la CE, le lieutenant Guillemier devient officier d'approvisionnement. Les sous-lieutenants Bourgois (et non Bourgeois) et Le Bars sont affectés comme chef de section aux 1re et 3e compagnies. Le bataillon est rattaché au GBC 507 du lieutenant-colonel Simonin.

Le séjour à Cirey n'est pas désagréable. Les chasseurs s'y plaisent. Le foyer a été reconstitué dans un des bâtiments de l'ancienne glacerie de Saint-Gobain. Le bataillon effectue deux ou trois manœuvres. Quelques sous-officiers passent le brevet de chef de section. Tout va aussi bien que possible, mais chacun sent qu'il se prépare quelque chose. Le 8 avril a lieu un exercice de transmission en collaboration avec les aviateurs du 8e CA.

Le 10 avril, les permissions de détente et exceptionnelles sont suspendues (elles reprendront quelques jours après) et les permissionnaires rappelés.

Le 11, sont reçus au brevet de chef de section, les sergents Tassel (1re compagnie) et Lancéa (3e), ainsi que le sergent-chef Tisserant.

Mi-avril 1940, enfin du nouveau

Le 12 avril 1940, la première tranche de réarmement des tourelles étant terminée, le chef de bataillon expédie au commandement du GBC 517 un compte-rendu sur les prestations d'entretien effectuées au PEB 5 et stigmatise l'état d'usure général de son matériel faute de pièces détachées, malgré ses nombreuses demandes, principalement au sujet des trains de roulement des huit chars de la 2e compagnie qui n'ont pu être traités, et de ceux des 1re et 3e compagnies qui n'ont pas même encore été vus. Le 16 avril, un exercice de transmission au sein du bataillon révèle que les opérateurs radios nécessitent une reprise en main, ne s'étant pas entraînés du tout lors de leur séjour à Sarreinsberg.

Le 20 avril, le colonel de Gaulle, qui est toujours commandant des chars de l'armée, prescrit que la 2e compagnie, pour laquelle la remise à niveau du matériel est presque achevée, doit reprendre sa place à Sarreinsberg, à une date qui sera fixée ultérieurement.

Le bataillon doit fournir une compagnie pour le corps expéditionnaire de Norvège

Le 26 avril, le bataillon apprend [10] qu'il doit envoyer l'une de ses compagnies renforcée à Versailles pour percevoir 15 chars D 2 neufs et du matériel roulant neuf et être dirigée ensuite vers les TOE, en l'occurrence la Norvège, en appui du corps expéditionnaire. La 1re compagnie est désignée par tirage au sort, un fait confirmé par le lieutenant Jacques Bourgeois, de la 2e compagnie, qui était présent au tirage [11]. Ainsi la 1/19e BCC devient-elle la 345e CACC (compagnie autonome de chars de combat). Les volontaires nécessaires pour compléter son effectif sont trouvés très facilement, car l'inaction des quelques mois qu'ils viennent de vivre, pèse à tous. L'histoire de la 345e sera relatée ultérieurement.

Un curieux projet de renfort

Privé du personnel de sa 1re compagnie, le 19e BCC se retrouve alors avec 44 chars mais seulement 30 équipages. À ce titre, quelques jours plus tard, le commandant Petit du 47e BCC (chars B) vient voir le chef de bataillon Ayme. Il a reçu l'ordre de fournir au 19e BCC une compagnie entière dont le personnel ignore naturellement tout du D 2. Le 30 avril, le chef de bataillon Ayme, convoqué avec le commandant Petit au PC du colonel de Gaulle, remet à ce dernier sa demande de renfort et un rapport sur la situation du bataillon. Dans ce rapport, Ayme insiste sur le fait qu'il faut au moins trois mois d'instruction pour remettre le bataillon en situation de combattre avec le maximum de chances. Le versement de personnel instruit sur chars B dans un bataillon de chars D 2, opération plutôt étrange, est finalement reporté. Le commandant Ayme demande à aller au dépôt du 507e (rattaché à Vannes, berceau du 505e RCC) chercher le personnel dont il a besoin et qui

---

NOTES

[10] Dès 9 h 30 par une communication téléphonique, confirmée à Wangenbourg, pour plus de précisions, par une note du 1er bureau n° 10 173 1/ EMA portant la mention « *secret, très urgent* ».

[11] Quoique les anciens de la 1re compagnie restent encore persuadés que leur compagnie a été choisie parce qu'elle était la meilleure, la préférée du colonel de Gaulle lorsqu'il exerçait son commandement au 507e RCC. C'est d'ailleurs le char du capitaine de la 1re compagnie, le *Rocroi* à bord duquel il montait parfois avant-guerre, dont on le voit faire le tour avec le président Lebrun lors de la visite de ce dernier au 19e BCC le 23 octobre 1939.

s'y trouve, mais il ne peut obtenir cette autorisation, la direction de l'infanterie ne souhaitant pas créer de précédent. Seul un maigre renfort (un sous-officier et d'un chasseur du 21^e BCC connaissant les D 2) finira par rejoindre le bataillon le 5 mai.

Le jour du départ de la 1^{re} compagnie pour Versailles, la 2^e compagnie, dont tous les canons ont été changés, repart pour Sarreinsberg avec un PC de bataillon réduit commandé par le capitaine Foucaud.

L'état du 19^e BCC la veille du combat

Retrouvons le reste du bataillon dans la situation dans laquelle il se trouve le 10 mai 1940 au matin, au moment où il vient d'être réveillé par l'aviation allemande revenant de bombarder Essey-lès-Nancy et Nancy.

La situation du bataillon est alors la suivante :

– la **2^e compagnie**, avec 15 chars armés de canon de 47 SA 35, mais dont cinq seulement ont subi une révision générale, est à Sarreinsberg. Le manque de pièces de rechange interdit de le faire pour les autres ;

– la **3^e compagnie**, avec six chars armés de canons de 47 SA 35 et neuf dont la tourelle et les batteries d'accumulateurs se trouvent à Rueil, est à Cirey. Aucun des chars n'a subi de révision générale ;

– les 14 chars de l'**ex-1^{re} compagnie**, armés de 47 SA 34, sans équipages et sans boîtes de pointage (envoyées à Rueil), sont à Cirey et n'ont pas été révisés ;

– la **compagnie d'échelon** a son atelier réduit au minimum (14 ouvriers ont été passés à la 345^e CACC).

Le lendemain 11 mai, le chef de bataillon Ayme reçoit l'ordre de transporter son PC à Sarreinsberg. Les permissions sont suspendues, les officiers rappelés. Le capitaine Dransard qui avait à peine eu le temps d'atteindre Paris, rentre dans la nuit, de même que les sous-lieutenants Clermont et Cavarrot.

Le 12, le capitaine Negretti, chargé des D 2 à Rueil, vient voir le chef de bataillon Ayme pour faire régler la fin du travail de transformation des tourelles. Puis les deux officiers se rendent auprès du colonel de Gaulle.

Le 14, en arrivant à Cirey où il est allé régler différentes questions, le commandant Ayme apprend que le bataillon doit être embarqué et dirigé vers le sud pour reconstitution (communication téléphonique). Le chef de bataillon rentre à Sarreinsberg et ramène son PC à Cirey.

Le lendemain 15 mai, dès réception de l'ordre de départ (confirmé par le colonel Roque de l'EM des chars de l'armée), Ayme demande ce qu'il doit faire des chars sans équipage. Il lui est répondu d'emmener tout et de ne laisser au PEB 5 que le matériel en cours de réparation et un personnel réduit pour le réparer. Nécessité faisant loi, le chef de bataillon reconstitue la 1^{re} compagnie en prélevant du personnel sur les autres compagnies (2^e et 3^e) et en donne le commandement au capitaine Clément.

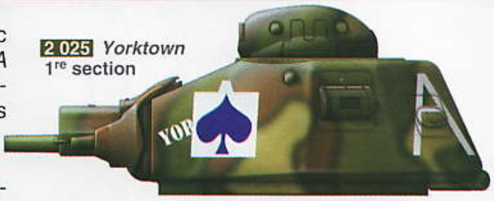
Les 44 chars du bataillon n'ont donc plus que des équipages incomplets. *A priori*, il ne s'agit que d'effectuer un mouvement vers l'arrière, ce qui prête moins à conséquence. Cette illusion dure peu, car en fin de journée du 16, après avoir reçu l'ordre d'embarquement, on apprend, au cours de la visite faite à la régulatrice de Sarrebourg, que le bataillon doit être dirigé sur Fère-en-Tardenois. Ainsi prend fin, pour le 19^e BCC, la « période d'attente ». Nous détaillerons dans un futur numéro sa belle campagne avec la 4^e DCr. ■

Bibliographie

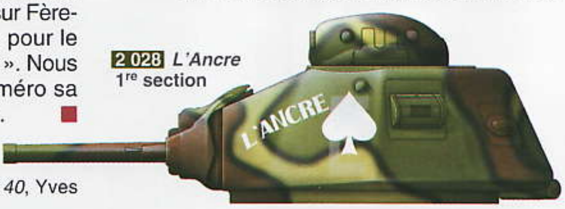
– *Ma semaine de guerre en mai 40*, Yves Hanon, 1996

– *Historique du 19^e BCC*, chef de bataillon Ayme, 1947

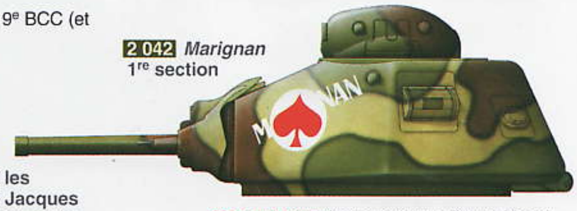
Remerciements aux anciens du 19^e BCC (et du 507^e RCC) cités dans l'article.



1^{re} compagnie *(as bleus sur carré blanc)*
Reconstituée le 15 mai (canons de 47 SA 34)



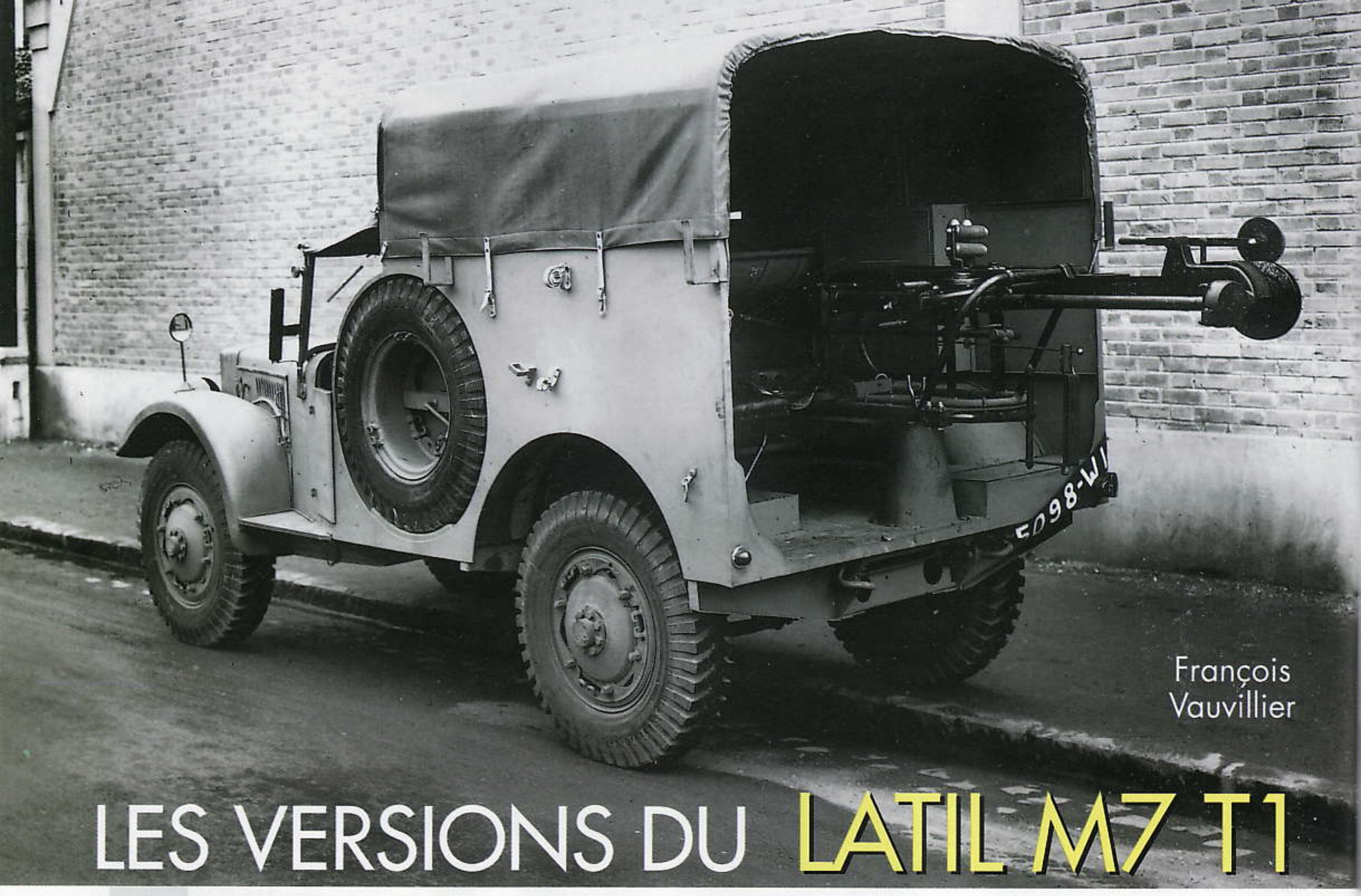
2^e compagnie *(as blancs sur couleur du fond)*
Entièrement dotée de canons de 47 SA 35



3^e compagnie *(as rouges sur disque blanc)*
Entièrement dotée de 47 SA 35 (15 mai)

Une nouveauté du début 1940, la mise en place d'une DCA légère dans les BCC. Voici à Sarreinsberg, de gauche à droite, le lieutenant Guy Biette et les sous-lieutenant Pierre Renaud et Jacques Bourgeois, visage caché par ses jumelles. *(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)*

La 1^{re} compagnie, reconnaissable à ses grands carrés blancs de tourelle, en manœuvres vers Frémonville, non loin de Blamont, mars 1940. Le premier char en partant de la droite porte l'as de cœur (2^e section), tandis que le deuxième arbore un as de trèfle (4^e section). *(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)*



LES VERSIONS DU LATIL M7 T1

François Vauvillier

Équipé de l'appareil de déroulement rapide type S, ce prototype M7 T1 est-il le « véhicule tous terrains n° 1 » du génie, ou un prototype de rôle identique pour l'armée de l'air ? La question reste posée. *(Coll. F. Vauvillier)*

De même, le mystère continue d'entourer cet autre prototype M7 T1 destiné au génie (transmissions filaires) et carrossé pour le transport de poteaux. *(Coll. F. Vauvillier)*

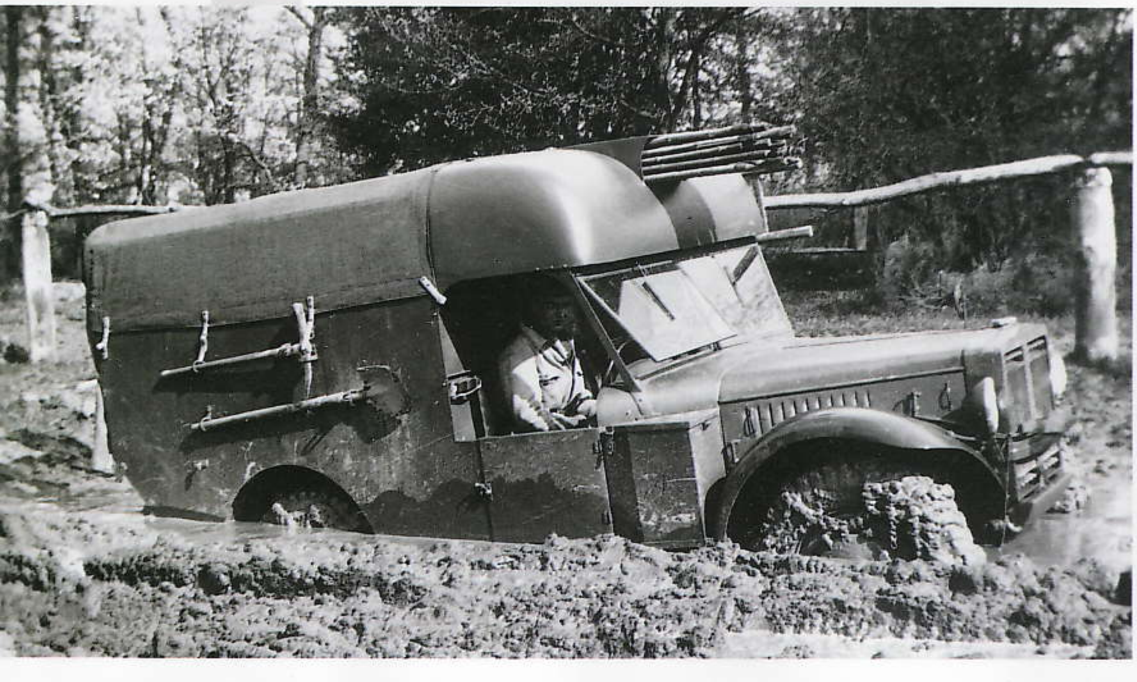
Par la diversité de ses versions autant que par sa silhouette, le Latil M7 T1 aurait pu être le « Dodge français ». Plongeons dans les mystères d'une famille insaisissable.

En plus du tracteur de canon de 25 antichar déjà étudié (➡ *GBM 79 pages 08-17)* et qui, finalement, est le seul à avoir atteint le stade de la mise en service effective, nous avons identifié pas moins de cinq versions différentes de carrosserie usine. Presque toutes ont été réalisées sous forme de prototype, une autre a été seulement projetée. Mais une aussi, pour les téléphonistes, était sur le point de sortir en série en mai 1940.

Les voitures pour déroulement de cables téléphoniques

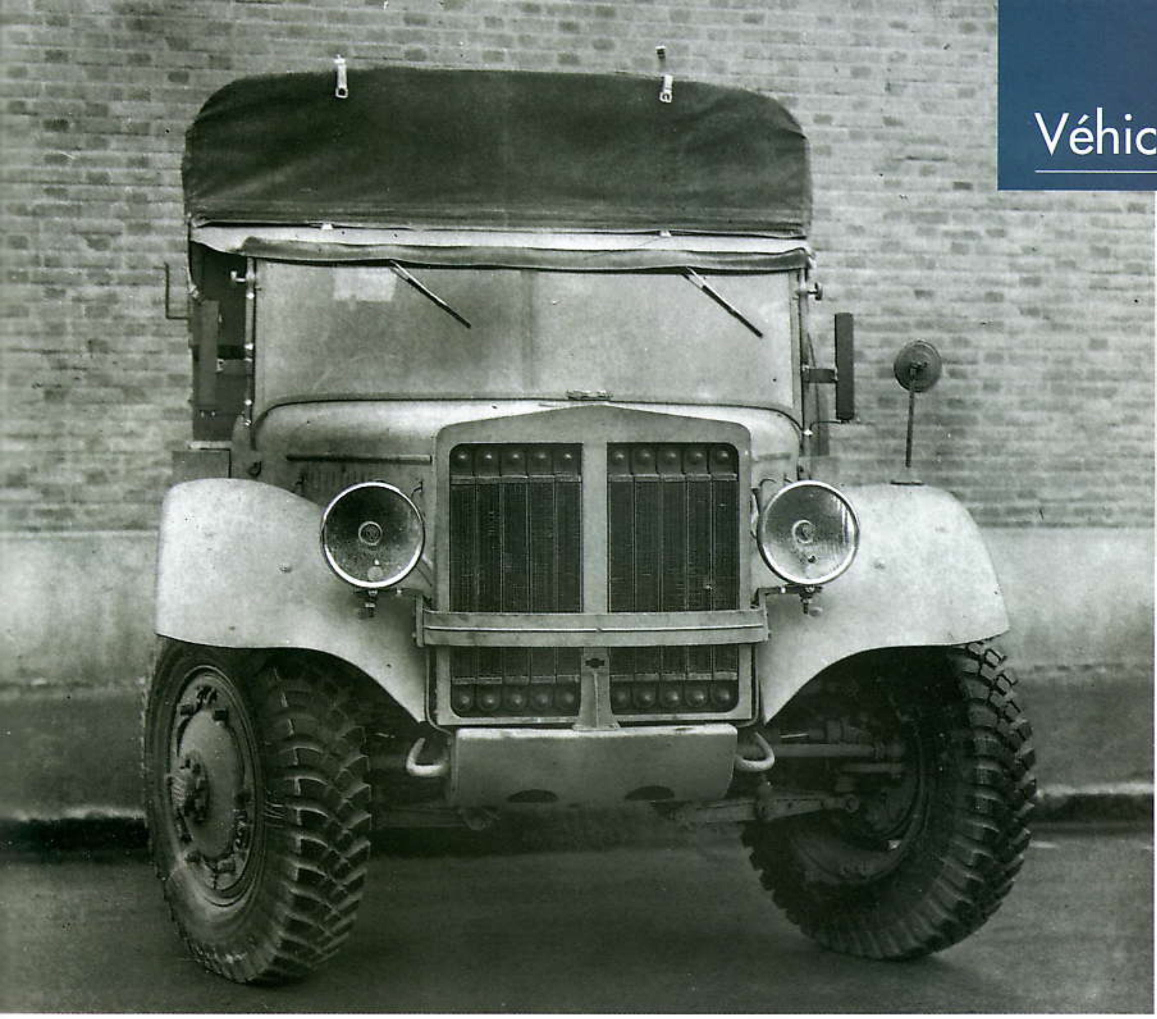
Plusieurs zones d'ombre continuent d'entourer ces véhicules qui, pourtant, ont fait l'objet d'un marché conséquent en 1939, ont été inclus dans le programme de guerre et se trouvaient sur chaîne en mai 1940.

Voyons tout d'abord l'emploi qui leur échoit : à l'époque, les transmissions — qui resteront jusqu'en 1942 l'une des spécialités du génie — utilisent autant les liaisons filaires (télégraphie et surtout téléphonie) que les liaisons « sans fil » (radio). Les réseaux à poser en campagne, à terre le plus souvent, sont très importants et l'opération doit être réalisée non seulement avec rapidité, mais aussi dans un contexte de mobilité. Car, si le fil est logiquement adapté à la guerre de position, il est également retenu comme solution fiable (qualité de la transmission) et sûre (en principe à l'abri de l'écoute ennemie) dans la guerre de mouvement. Pour cette raison, toutes les grandes unités de l'armée française, y compris les GU motorisées, continuent de compter parmi leurs unités de transmissions une *compagnie télégraphique*, usuellement dite « compagnie fil » car elle est principalement téléphonique.



Dans ce contexte, le service des transmissions développe au cours des années trente des appareils de déroulement rapide [1] à installer sur véhicules. Mais il s'agit aussi, soulignons-le, d'une question non prioritaire par rapport à la TSF et aux autres besoins de tous ordres, ce qui rend très tardif l'effort d'équipement de ces compagnies en matériel et voitures modernes.

Après l'essai de plusieurs véhi-



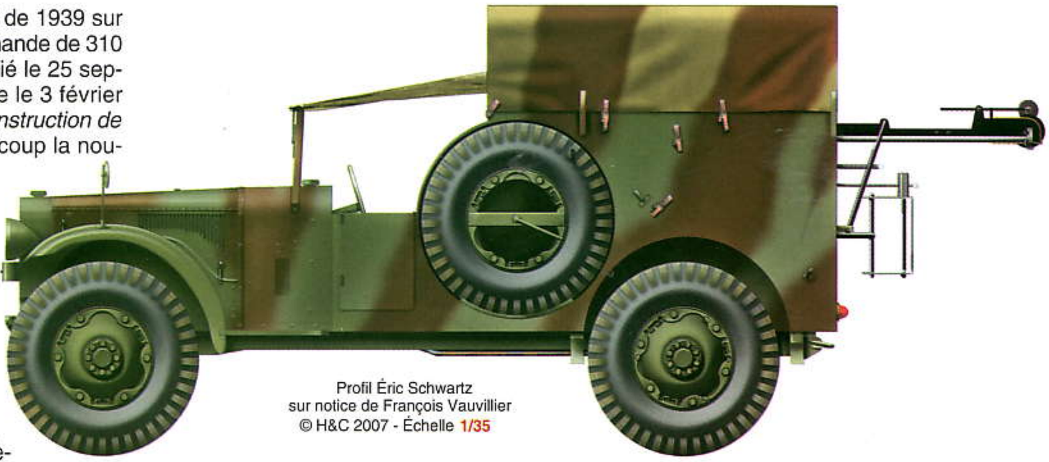
Ce prototype M7 T1 équipé de la dérouleuse type S présente un museau caractéristique, « très Latil », avec son radiateur à séparation centrale. Ce dernier, notablement plus large que celui du tracteur de canon de 25 AC, compte dix éléments amovibles au lieu de huit. La nuance très claire de la peinture (peut-être le gris clair qui caractérise avant la guerre les véhicules de l'armée de l'air) laisse planer l'hypothèse d'un prototype spécifique destiné aux aviateurs. *(Coll. F. Vauvillier)*

cules, le génie arrête son choix au début de 1939 sur le « petit tracteur » Latil et obtient la commande de 310 exemplaires (marché n° 96 215 D/P notifié le 25 septembre 1939 sur une demande exprimée le 3 février 1939), en vue de doter les *sections de construction de lignes* — appelées à recevoir du même coup la nouvelle désignation de *sections de déroulement rapide* — constituées en nombre variable dans les compagnies fil des diverses grandes unités. Chaque section doit recevoir en principe quatre véhicules tous terrains : deux du type dit « *n° 1* » et deux du type dit « *n° 2* ».

Le « ***véhicule tous terrains n° 1*** » est, nous sommes formels, le tracteur léger Latil M7 T1 carrossé en camionnette bâchée et équipé de l'appareil de déroulement rapide type S. Mais le modèle définitif de sa carrosserie demeure incertain.

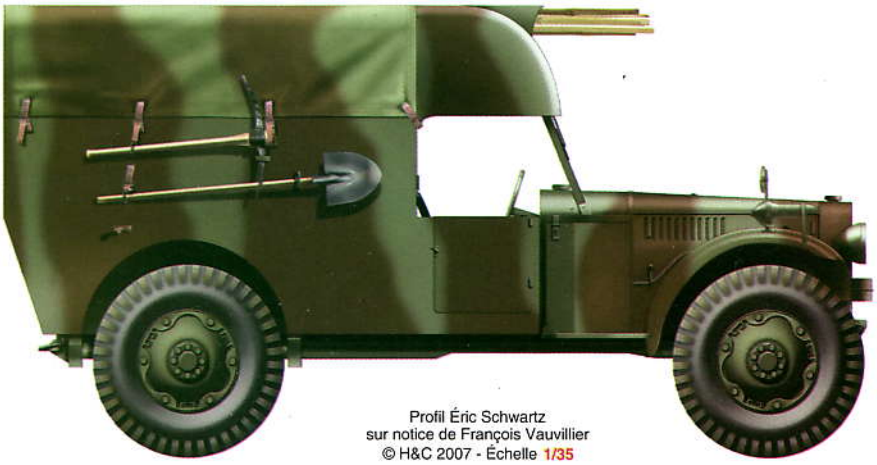
Quant au « ***véhicule tous terrains n° 2*** », le mystère est complet : « *aucune demande de mise en fabrication ni aucun renseignement d'ordre technique ne sont en possession de la section compétente du ministère de l'Armement* » le concernant (3 décembre 1939). Cependant, du fait que les tableaux de dotation attribuent deux véhicules de chaque type à chaque section de déroulement rapide, nous sommes fondés à penser que le véhicule « *n° 2* » est (ou devait être) lui aussi établi sur châssis M7 T1. S'agirait-il de ce prototype Latil, identifié par une unique photographie (➡ *page ci-contre*), doté d'une carrosserie permettant le transport de poteaux pour lignes aériennes ?

Quoi qu'il en soit, le marché initial de 310 Latil M7 T1 pour le génie (tous du type « *n° 1* » à dérouleuse), est suivi, dans le programme de guerre, par une seconde commande de 120 exemplaires du même modèle (notification du 17 septembre 1939) puis de 15 par mois en commande d'entretien. L'armée de l'air demande quant à elle, le 23 septembre, 100 « *dérouleuses téléphoniques tous chemins équipées* » [2] livrables pour janvier 1940, puis cinq par mois de février à juillet 1940, soit 130 au total. Sur ces entrefaites, le tracteur de 25 AC est déclaré prioritaire, et les dérouleuses se voient pla-



Profil Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© H&C 2007 - Échelle 1/35

VÉHICULES DU GÉNIE (TRANSMISSIONS FILAIRES) LATIL M7 T1, PRÉSUMÉS TYPES « N° 1 » ET « N° 2 », 1940
Si nous pouvons affirmer que la commande initiale comportait uniquement des M7 T1 carrossés en « n° 1 » avec appareil de déroulement type S *(ci-dessus)* **leur carrosserie exacte reste à confirmer. Et l'obscurité continue d'entourer le « véhicule tous terrains n° 2 », qui est peut-être (?) le type carrossé pour le transport de poteaux** *(ci-dessous)*. **Nous avons représenté les deux prototypes connus en les imaginant arrivés au stade de la livraison en série, mais ces deux profils sont donnés avec une certaine réserve.**



Profil Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© H&C 2007 - Échelle 1/35

NOTES

[1] Ces matériels, mis au point par le capitaine Pillon, de la SEMT (section d'études du matériel de transmissions, Fort d'Issy) donnent, en fabrication de série, l'appareil de déroulement type C (petit modèle) pour les sections légères sur moto-side ou Simca Cinq, et l'appareil type S (grand modèle) sur camionnette tous terrains ou, à défaut, routière.

[2] Probablement, mais sans certitude formelle, identique au modèle de l'armée de terre, pour cause de standardisation.

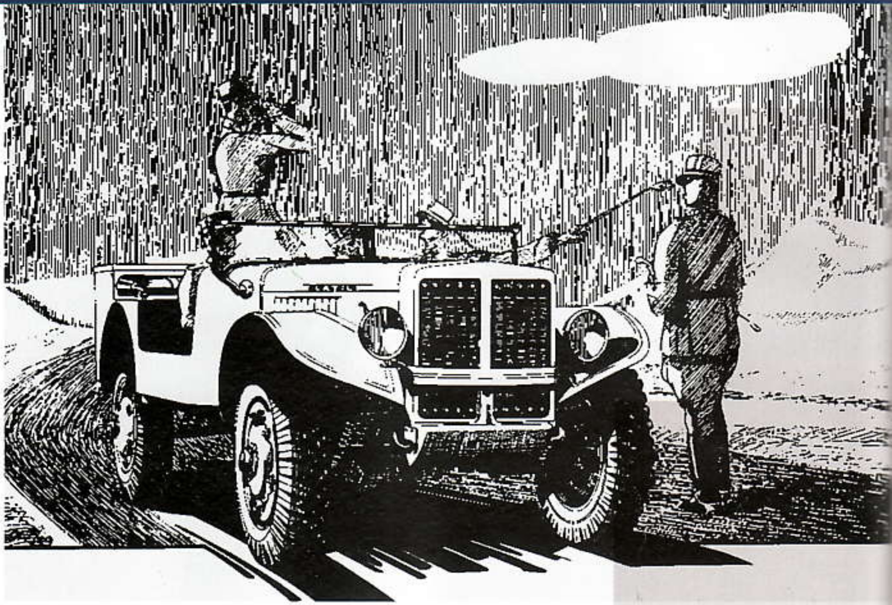
çées en seconde urgence (16 octobre). Le 5 janvier 1940, l'on apprend qu'elles « *sortiront en avril 1940 à la cadence de 25 par mois* », puis 50 à partir de juin. En réalité, les délais s'allongent encore : le 31 mai 1940, dernier état de production connu chez Latil, 46 tracteurs du génie sont en carrosserie, tandis que neuf autres se trouvent à divers stades d'avancement.

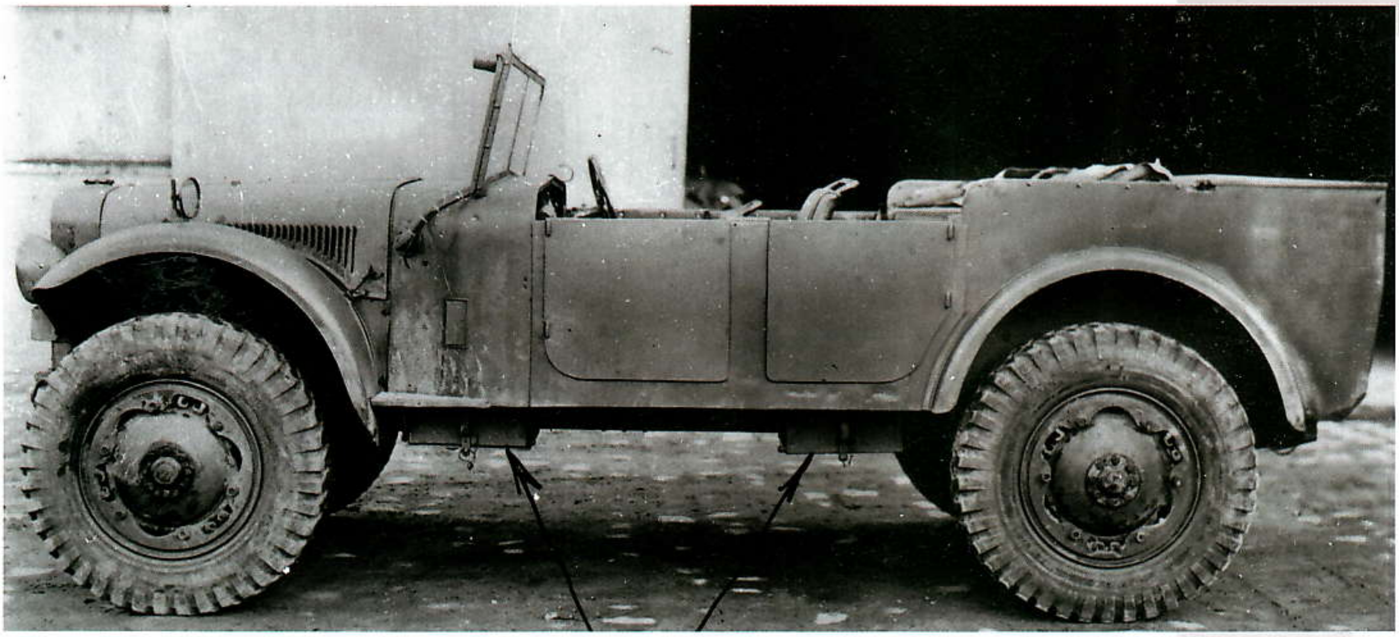
Les véhicules du marché initial — on le sait par recoupement — se sont vus attribuer les numéros suivants :

Marché n° 96 215 D/P : 310 tracteurs légers pour le génie

M 45 244 à **M 45 553** *châssis n° 236 175 à 236 484 probables*

Un exemplaire survivant a été identifié, le châssis n° 236 181, dûment frappé M 45 250. Mais ce véhicule a-t-il jamais reçu la carrosserie génie ? Et qu'est devenue la cinquantaine de ses congénères quasiment prêts à sortir de l'usine de Suresnes au début de juin 1940 ? Il est évident que ces châssis ont existé et ont servi. Mais sous quelle carrosserie ? Vu la priorité accordée à la version tracteur de 25 antichars, l'hypothèse qu'il y ait eu substitution ne saurait être complètement écartée. Les éléments manquent hélas pour retrouver le fil d'Ariane des M7 T1 des téléphonistes.





La voiture de liaison tous terrains

Le 30 juin 1939 est émis un nouveau programme pour une VLTT (*voiture de liaison tous terrains*) destinée aux bataillons d'infanterie des RI type Nord-Est motorisé, c'est-à-dire ceux des DIM. Le futur véhicule devra assurer le transport de quatre hommes et du matériel nécessaire aux missions de liaisons, reconnaissances et déplacements d'éléments de PC : plus précisément, du matériel d'observation et de préparation de tir (longue vue binoculaire avec pied, support de jumelles modèle 1933, télémètre de 0,80, goniomètre boussole, planchette à trépied, jalons) et de transmissions (poste radio ER 17 ou ER 40, ou appareil de signalisation de 10).

C'est dans ce contexte que la VLTT Laffly V 15 R, prête depuis 1938 et objet de premières commandes en février 1939 pour la cavalerie et les chars[3], se voit concurrencée par une nouvelle venue, la Latil M7 T1, dont le châssis a toutes les faveurs de l'infanterie, comme nous l'avons déjà souligné dans GBM 79. Très proche du tracteur de 25 AC, la VLTT Latil « *ne s'en différencie que par la démultiplication des vitesses dont l'échelonnement est compris entre 6 et 85 km/h, et par l'absence de treuil. La charge utile du véhicule est d'environ 1 000 kg* », note le rapport de la CEMA de Vincennes où la Latil s'est présentée dans les premiers jours de septembre 1939, la guerre venant d'éclater.

Sa carrosserie comporte quatre sièges individuels (conducteur compris) tous face à la route. Entre les sièges avant et arrière est disposée une table de travail amovible utilisable par trois hommes, le siège du passager avant étant orientable à 360 ° à cette fin.

La VLTT Latil est un peu plus étroite que la Laffly qu'elle concurrence (1,80 m contre 1,89 m), plus longue (4,12 m contre 4,00 m), légèrement plus haute en caisse (1,30 m contre 1,25 m, pare-brise rabattu) mais dispose d'une garde au sol plus favorable (0,32 m contre 0,30 m).

S'agissant de ses performances, les essais sur route et en terrain varié conduits à Vincennes en septembre-octobre 1939 permettent à la commission d'expérimentation de relever, au crédit de la Latil, une vitesse maximale notablement supérieure « *(moyenne 87,5 avec pointe possible à 90, contre 77 pour la Laffly)* » et de conclure que, à performances comparables, la suspension et la maniabilité du prototype Latil sont supérieures. « *En outre, le moteur du Latil tourne à 2 200 t/mn tandis que le Laffly tourne à 3 200 t/mn.* [...] *L'expérimentation en service courant*[4] [...] *ne paraît pas se justifier dans les circonstances actuelles. Les résultats obtenus permettent en effet de retenir ce véhicule et de passer à sa fabrication en série* » (14 décembre 1939).

Cet avis d'ordre purement technique — fort logique dans l'absolu — se heurte cependant à un impératif industriel tout autre : l'organisation méthodique et rationnelle de la production de guerre. Or, les gammes Latil et Laffly à roues multiples et adhérence totale étant concurrentes dans presque tous les compartiments du jeu, les décisions ont été prises pour ne produire en série,

En haut de la page.
Cette vue d'artiste émanant des usines Latil représente le « petit tracteur » de Suresnes en version VLTT mais sans portière (comme le tracteur de 25 AC) et doté du radiateur de grande largeur.
(Coll. F. Vauvillier)

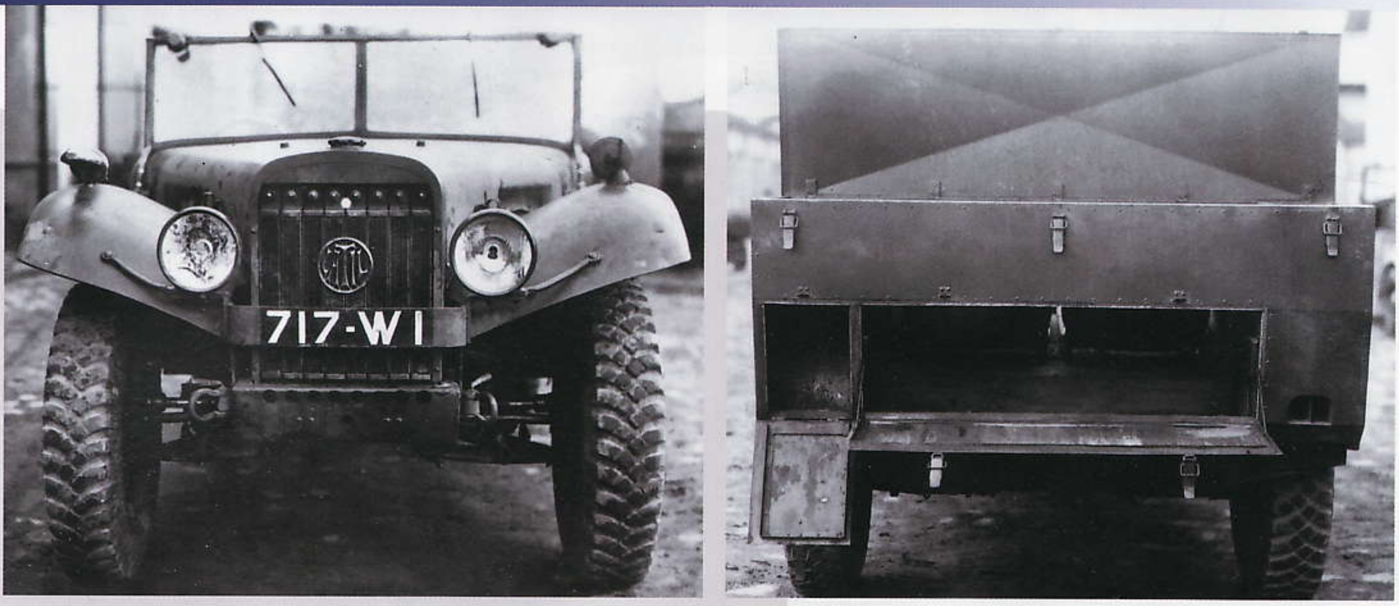
Ci-dessus.
Le prototype de la VLTT Latil M7 T1 photographié à la CEMA de Vincennes en septembre 1939. Extérieurement, la VLTT se distingue du tracteur de 25 par ses portières et son coffre arrière. Les crevés latéraux de capot ont la disposition propre aux prototypes.
(Coll. F. Vauvillier)

Notes

[3] ➡ article très détaillé dans *Charge Utile* n° 2.

[4] Pratique normale, en temps de paix, pour vérifier l'aptitude d'un prototype prometteur aux conditions d'emploi en corps de troupe, avant de passer une éventuelle commande de série.

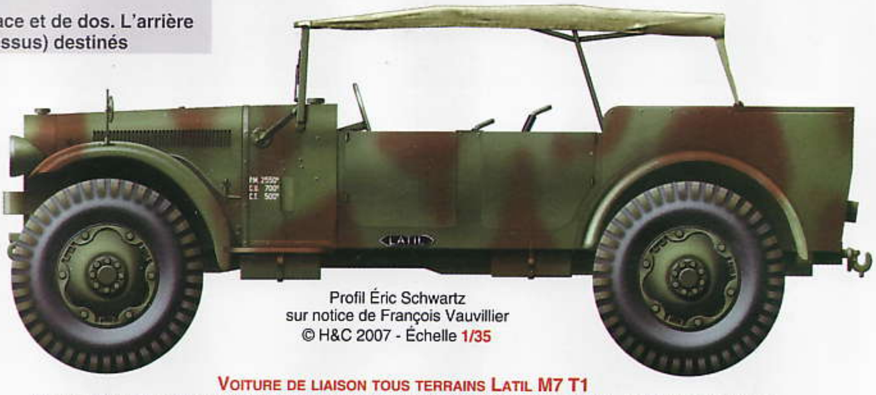
[5] Des 4 x 4 très légers se profilaient aussi à l'horizon ; nous en parlerons un jour.



Le prototype de VLTT Latil M7 T1 photographié à Vincennes, de face et de dos. L'arrière comporte trois coffres de taille inégale (dont un accessible par dessus) destinés à recevoir le matériel d'observation et de transmissions.
(Coll. F. Vauvillier)

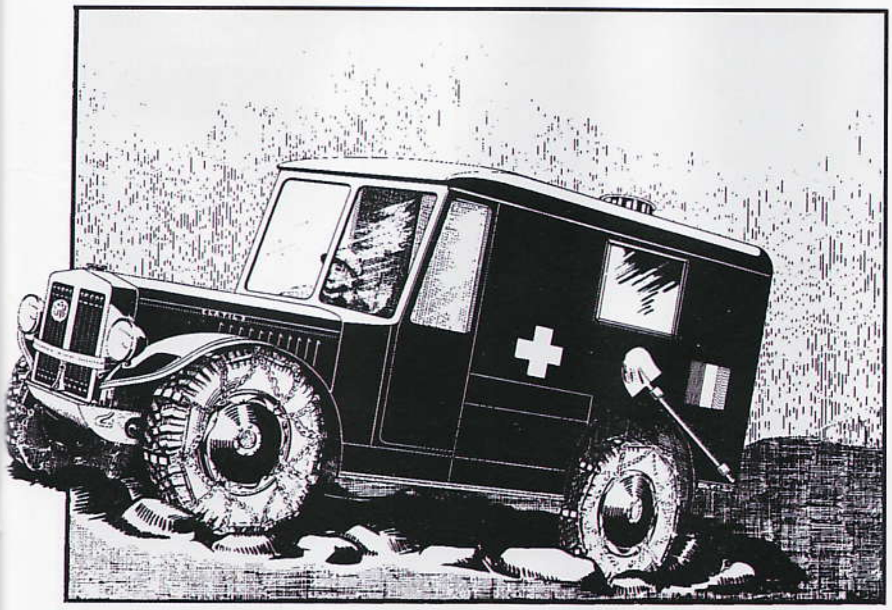
dans chaque catégorie, qu'un seul modèle de véhicule, tout en veillant à l'équité globale. Ainsi, dans la gamme des quatre-roues motrices légers, Latil enlève finalement l'affaire dans l'emploi du tracteur léger, mais c'est sur le châssis Laffly que porte la totalité des commandes de VLTT, par ailleurs classées en seconde urgence.

Ainsi en est-il de la situation pour les sorties programmées jusqu'à la fin juin 1941. Mais nul ne peut affirmer que, au-delà, les besoins initiaux ayant été satisfaits, la superbe VLTT Latil n'ait pas ressurgi des cartons pour s'imposer — avec l'aide de Simca et des moyens industriels de Nanterre — afin d'unifier la totalité des châssis 4 x 4 légers [5] sur le type Latil.



Profil Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© H&C 2007 - Échelle 1/35

VOITURE DE LIAISON TOUS TERRAINS LATIL M7 T1
Ce très beau véhicule n'a pas dépassé le stade du prototype. Mais, dans une logique de standardisation complète à terme (fin 1941) des châssis légers à quatre roues motrices, voici l'apparence qui aurait pu être la sienne s'il avait atteint la fabrication de série.



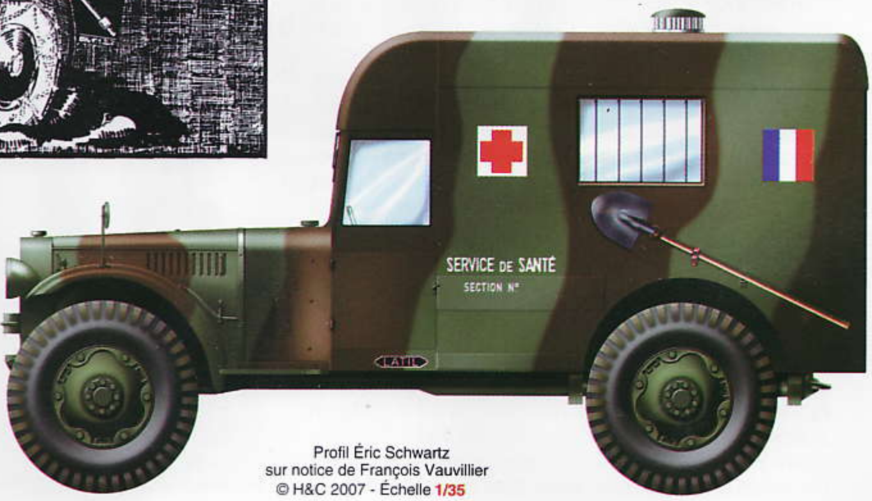
(Coll. F. Vauvillier)

La voiture sanitaire légère

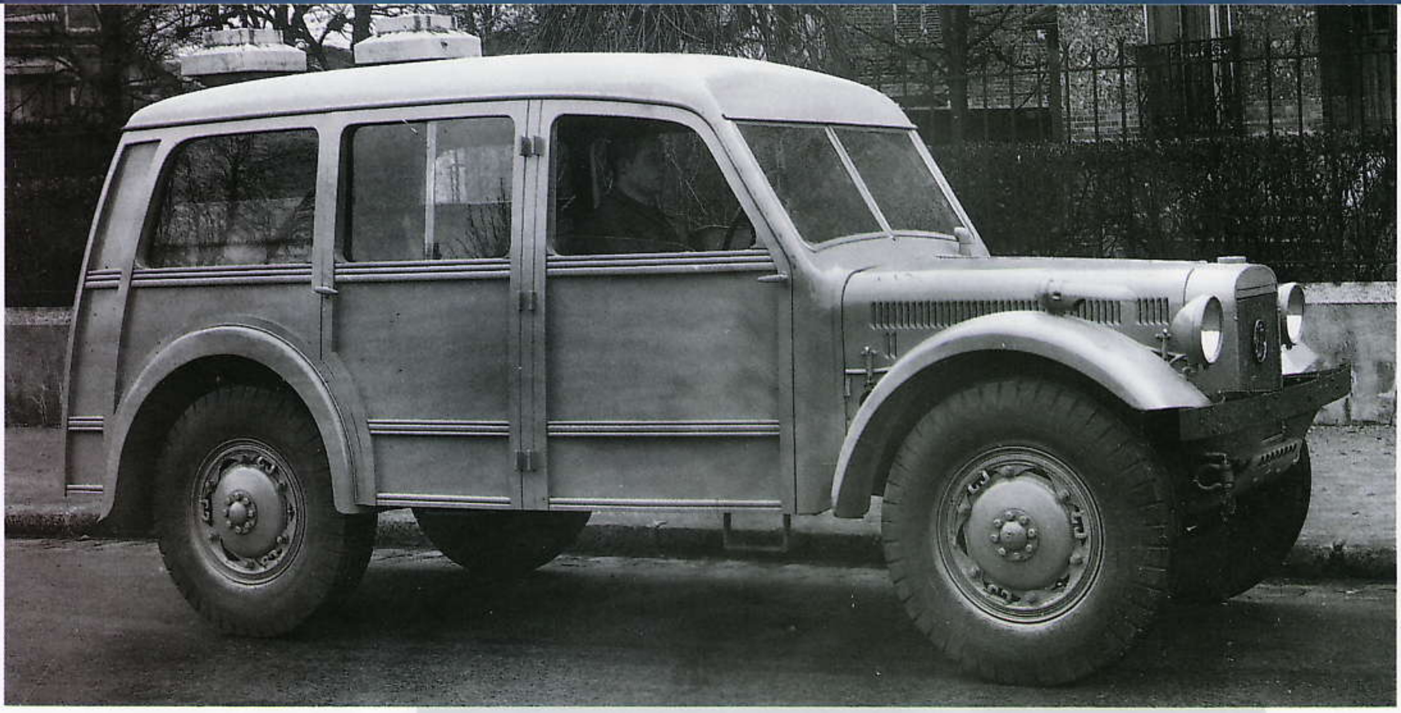
L'on ne sait absolument rien de ce véhicule — ou plutôt de cet *avant-projet* de véhicule — dont l'idée même n'est revélée que par un unique indice, une vue d'artiste du bureau d'études Latil (*➡ ci-dessus).*

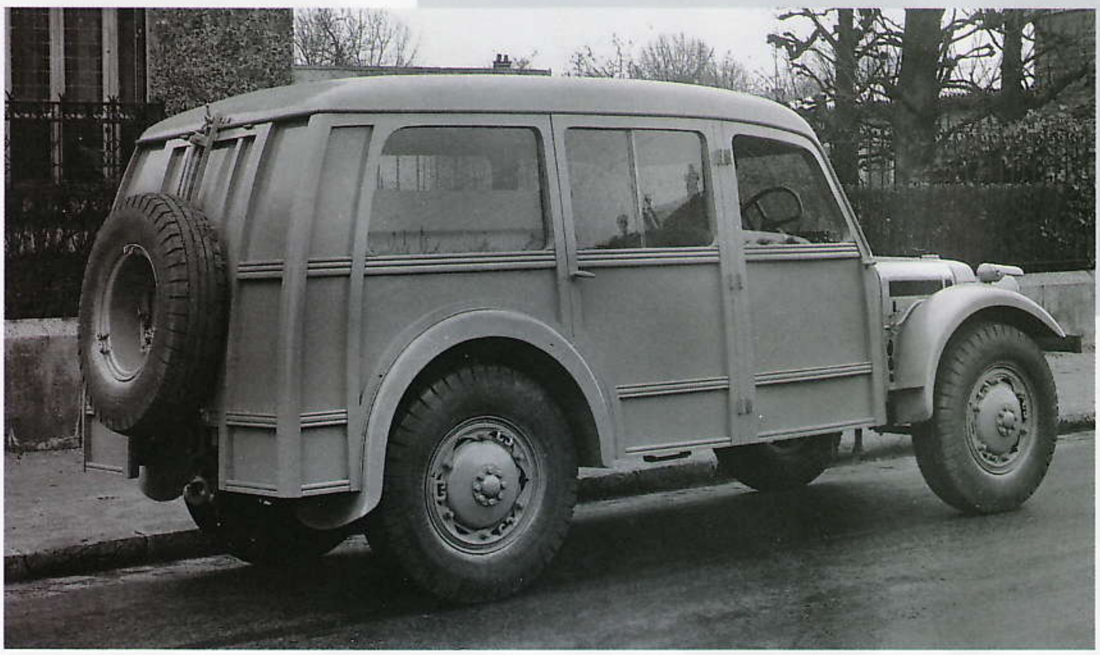
Certes, dès lors que l'on dispose d'un châssis tous terrains de la taille du M7 T1, il est logique d'en imaginer une version dotée de la cellule réglementaire de voiture sanitaire légère (trois blessés couchés ou quatre blessés assis). Et, dans le cadre d'une guerre longue, il n'est pas douteux que l'armée française se soit dotée, à terme, d'un tel véhicule. Mais dans le programme des fabrications de guerre établi jusqu'à la mi-1941, il n'est prévu qu'un seul modèle de sanitaire apte à sortir des routes, la VS lourde Delahaye-Trado type 140. Une VSTT légère sur châssis Latil (ou d'un autre constructeur) n'aurait pas pu voir le jour avant au moins la fin 1941, du simple fait des besoins très importants à satisfaire prioritairement dans les versions destinées aux armes (infanterie, cavalerie et génie).

PROJET DE VOITURE SANITAIRE TOUS TERRAINS LATIL M7 T1
Partant du dessin Latil *(ci-contre)* **présentant une certaine naïveté, nous avons déduit la silhouette logique d'une éventuelle version VSTT à sortir à l'horizon de fin 1941. La capucine au-dessus de la cabine de conduite reçoit notamment les paquetages du conducteur et de l'infirmier pouvant prendre place à sa gauche.**

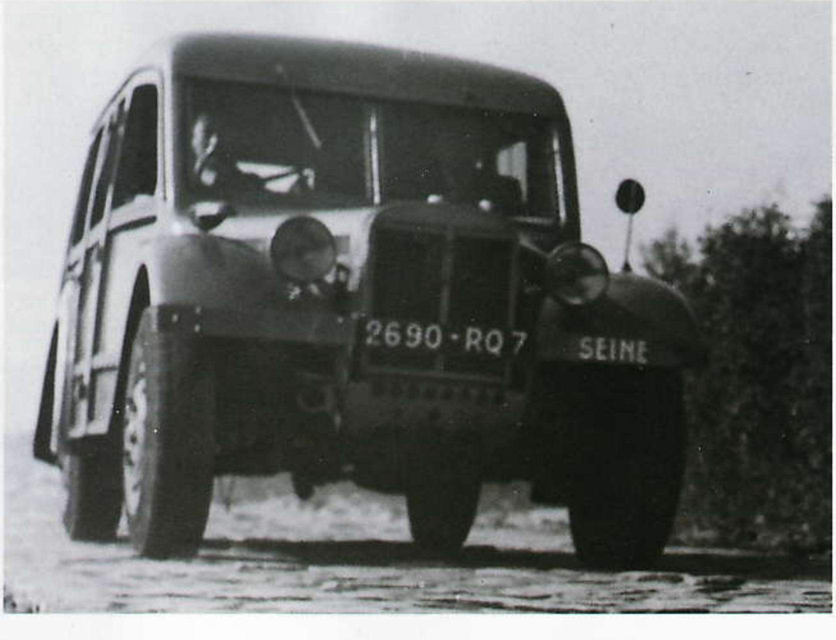


Profil Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© H&C 2007 - Échelle 1/35





Parmi les photographies prises par les usines Latil, deux seulement ont été retrouvées à ce jour montrant ce que l'on suppose être le « break d'aviation » Latil. Il s'agit bien d'un véhicule destiné à l'armée (phare Guicherd sur l'aile avant droite) mais il présente une singularité flagrante : un capot dont le plus grand nombre de crevés latéraux, en deux rangs, trahit une fabrication postérieure à la guerre, de même que la présence du pare-chocs. *(Coll. F. Vauvillier)*



Voici de quoi renforcer la présomption que le break Latil est postérieur à la guerre : cette photographie a été prise à Monthléry avec l'immatriculation civile **2690 RQ 7** délivrée en février 1949. Le véhicule, s'il s'agit bien du même, a reçu un nouveau radiateur (demeuré étroit) à séparation centrale. *(Coll. F. Vauvillier)*

La voiture de reconnaissance de l'armée de l'air

Ce véhicule — qui pour sa part a réellement existé — n'est guère moins mystérieux que le précédent. Que sait-on à son sujet ? Pratiquement rien, sinon le contexte général qui a présidé à sa réalisation.

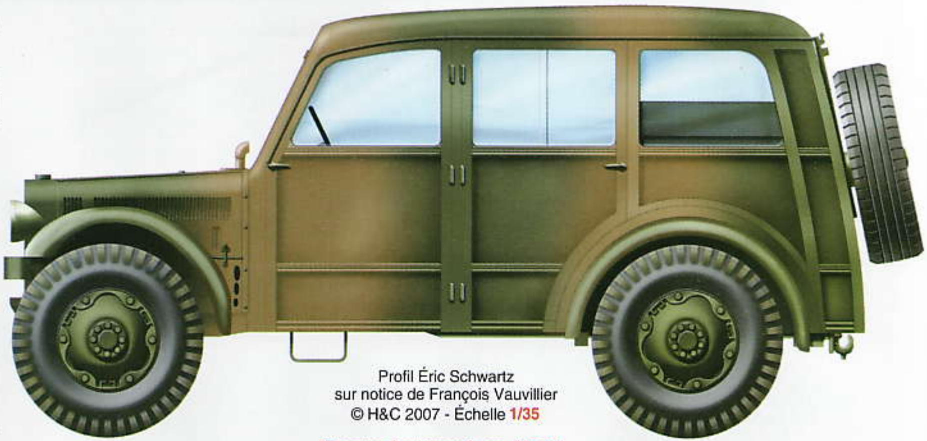
Le 29 octobre 1939, l'armée de l'air exprime ses besoins en véhicules de toutes sortes et, notamment, demande la livraison de « *60 voitures de reconnaissance tous terrains quatre ou six roues motrices* » espérant des livraisons de 10 par mois de février à juillet 1940. Il s'agit pour elle de développer son parc de véhicules de cette catégorie alors qu'elle ne dispose, en six-roues, que d'une unique Berliet VPDS (1938) et d'une poignée de Lorraine 72 (1934-1936) fatiguées. Et absolument rien de cet ordre en quatre-roues motrices.

À cette occasion, Latil propose son « petit tracteur », décidément bon à tout faire. Mais les besoins de l'armée de terre en châssis de ce modèle sont impérieux et l'armée de l'air, malgré la priorité qui lui a été donnée en principe par Édouard Daladier (21 septembre 1939), devra patienter. Elle se contente donc de porter sa demande à 80 exemplaires — type non précisé — et d'attendre une livraison programmée pour le second semestre 1940. En pratique, rien ne sortira à temps.

Examinée du côté du constructeur, les éléments retrouvés se résument à une poignée de photographies qui laissent perplexes. L'on y voit que le véhicule en question, peint dans une nuance très claire qui pourrait être le gris clair de l'armée de l'air en temps de paix, présente les caractéristiques des M7 T1 construits après-guerre (crevés de capot sur deux rangs, pare-chocs).

Quant à la carrosserie, elle a aussi de quoi surprendre : c'est celle, en bois, que l'on désigne usuellement sous le nom de « *break de chasse* » ou « *break canadien* ». Or, avant-guerre, l'armée de l'air demande pour ses « *voitures de reconnaissance* » (équivalent exact des VLTT de l'armée de terre) une fort classique carrosserie torpédo.

Nous nous garderons de conclure, en ajoutant ce véhicule sympathiquement rondouillard au dossier bien épais des mystères attendant d'être percés.



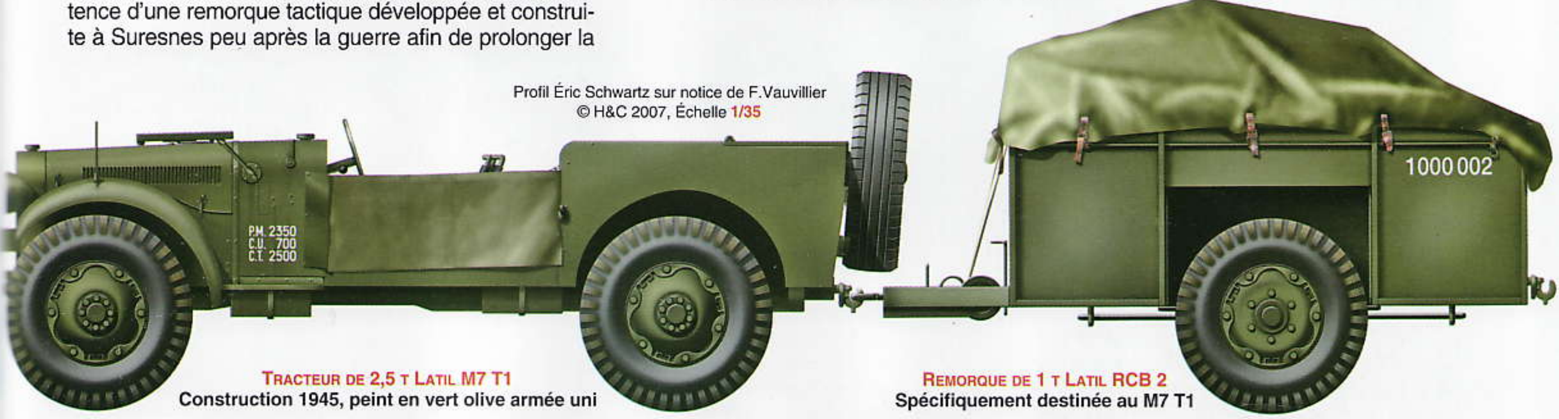
Profil Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© H&C 2007 - Échelle 1/35

Break d'aviation Latil M7 T1

Strictement basé, pour sa carrosserie, sur les quelques photographies connues du prototype postérieur à 1945, ce profil présente le véhicule dans le camouflage qui aurait pu être le sien au tournant de 1940-1941, si toutefois ce modèle de carrosserie était bien celui demandé à l'époque... Ceci fait beaucoup d'hypothèses et d'inconnues. Mais une chose au moins est sûre dans cette représentation : l'armée de l'air a prescrit le 5 septembre 1939 une teinte de base « *gris vert très foncé mat* » pour la totalité de ses véhicules. Et cette mesure est complétée, le 21 septembre, par la décision d'y ajouter « *une à trois larges taches plus claires* » de nuance variable selon la saison, se raccordant au fond gris vert foncé « *par des teintes fondues progressivement dégradées* ».

Quelques emplois finaux du M7 T1

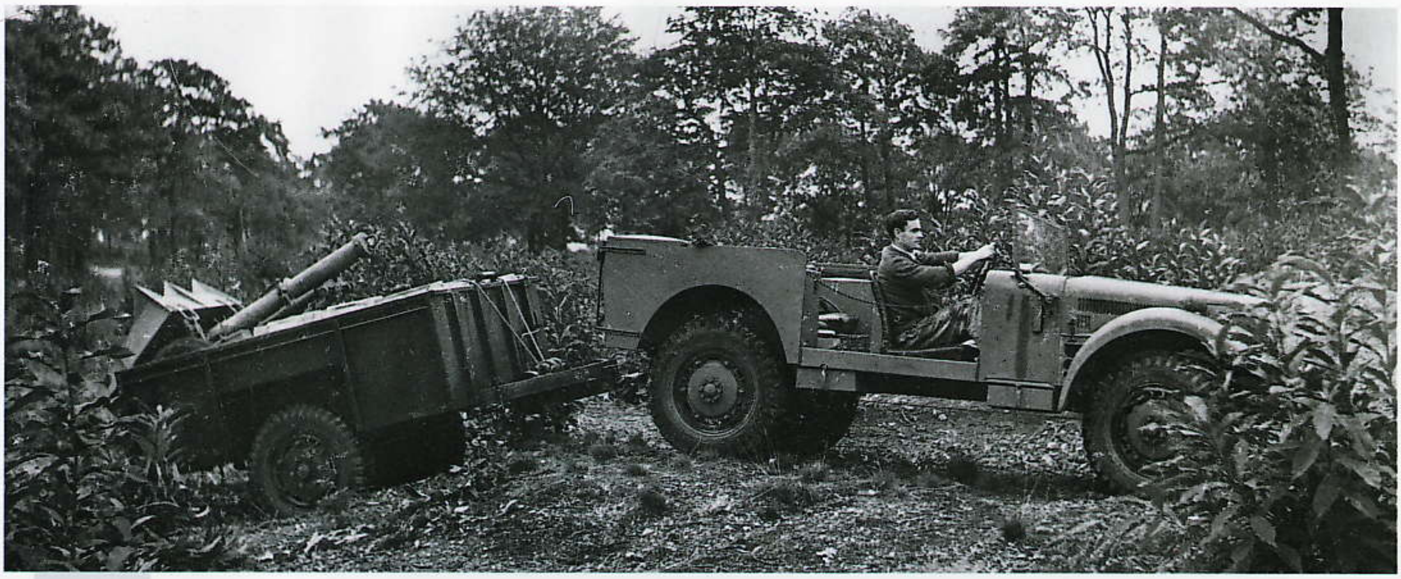
Nous avons déjà abordé la question de la fin de carrière du tracteur léger Latil M7 T1 dans sa carrosserie initiale (type canon de 25 AC). Signalons à ce sujet l'existence d'une remorque tactique développée et construite à Suresnes peu après la guerre afin de prolonger la



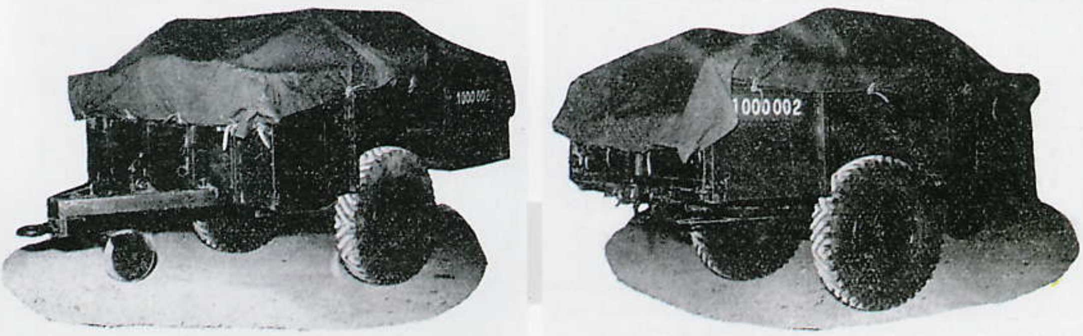
Profil Éric Schwartz sur notice de F.Vauvillier
© H&C 2007, Échelle 1/35

Tracteur de 2,5 t Latil M7 T1
Construction 1945, peint en vert olive armée uni

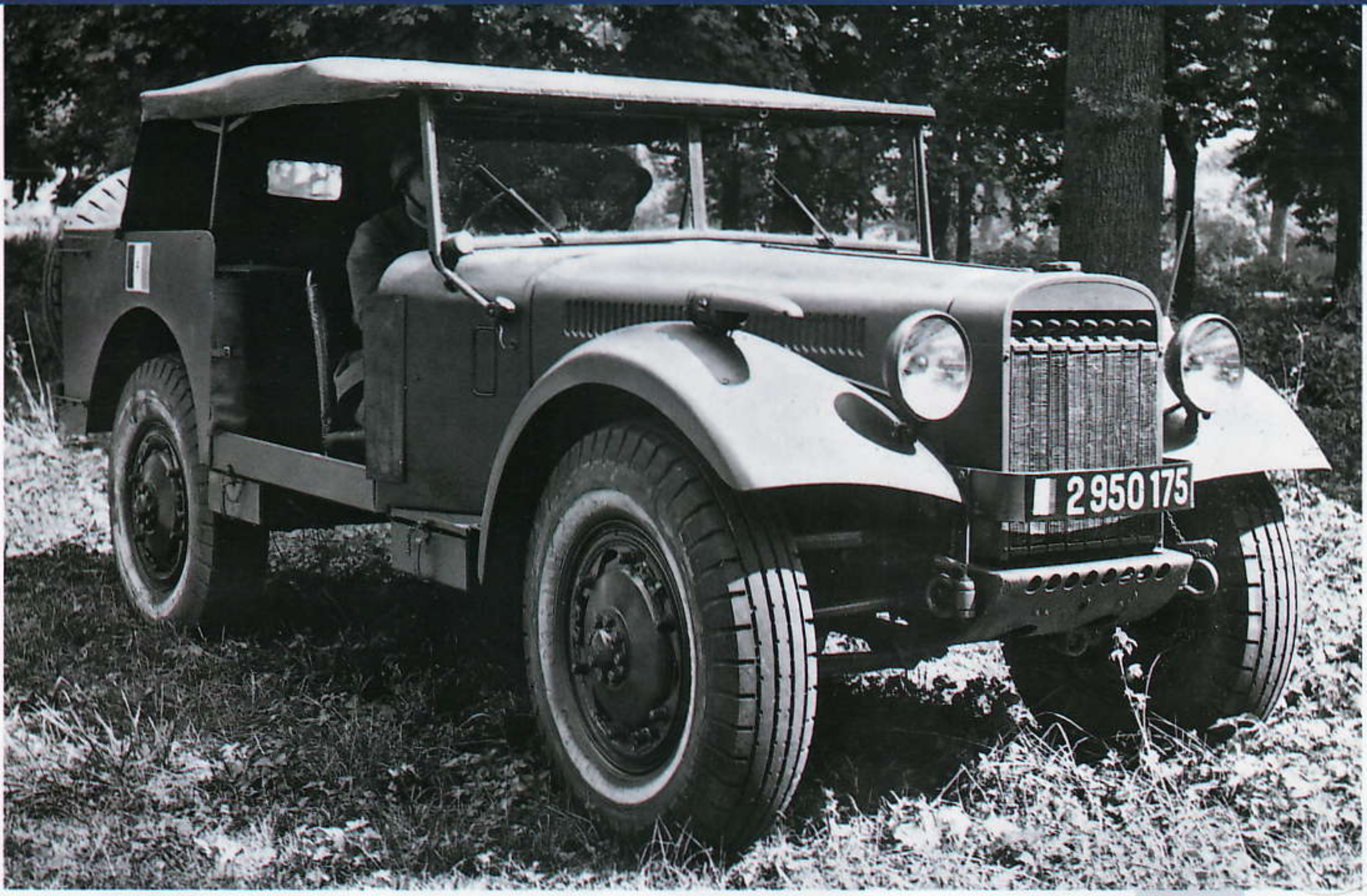
Remorque de 1 t Latil RCB 2
Spécifiquement destinée au M7 T1



Les essais de la remorque tactique Latil RCB 2 peu après la Seconde Guerre mondiale. Sur ce document, la remorque porte un mortier de 81 mm. *(Coll. F. Vauvillier)*



La remorque spéciale Latil RCB 2 pèse 860 kg à vide, pour une charge utile d'une tonne. Ces deux documents montrant l'exemplaire immatriculé 1 000 002 sont extraits du catalogue général des véhicules édité en 1950. *(Coll. F. Vauvillier)*



Belle vue classique du tracteur léger Latil M7 T1 au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. De son matricule **🇫🇷 2 950 175**, nous pouvons déduire que cet exemplaire porte le numéro de châssis 236 654 et qu'il est donc le 55ᵉ sorti de chaîne en 1945. *(© ECPAD / France)*

carrière de son petit tracteur. Munie d'un treuil léger, la remorque Latil RCB 2 paraît avoir été destinée notamment au transport du mortier de 81 et de ses munitions, mais le M7 T1 a également servi, après la guerre, à tracter diverses remorques de transport non spécialisées, jusqu'à 2,5 t de poids total en charge.

Après que l'armée ait réformé les quelques centaines de M7 T1 dont elle disposait, ces véhicules se sont retrouvés, via les ventes des domaines, dans le parc civil où ils ont rempli divers emplois caractéristiques, notamment tracteurs forestiers légers, véhicules d'incendie et dépanneuses. La vingtaine de Latil M7 T1 aujourd'hui recensée et restaurée provient de ces « emplois réservés » qui ont évité à nos quelques spécimens miraculés le sort commun au plus grand nombre, le ferraillage.

Esquisse d'un bilan quantitatif

Sur la quantité de M7 T1 sortis d'usine, nous avions donné *(➡ GBM 79 page 16)* une approximation qu'il est à présent possible d'affiner, à la suite de correspondances avec Christian Latil, descendant du créateur de la société et animateur du site avant-train-latil.com. Voici, de 1941 à 1949, dernière année de production, le détail des quantités construites [6] :

Année	*Quantité*	*Numéros de châssis*
1941	1 ex.	236 561
1942	1 ex.	236 562
	(37 ?	*236 563 à 236 599 non mentionnés)*
1945	151 ex.	236 600 à 236 750
1946	202 ex.	236 751 à 236 952
1947	120 ex.	236 953 à 237 072
1948	20 ex.	236 073 à 237 092
	(57 ?	*237 093 à 237 149 non mentionnés)*
1949	5 ex.	237 150 à 237 154

Si tous les châssis du n° 236 000 (premier de série, 1940) au n° 237 154 (dernier mentionné, 1949) étaient sortis, nous aurions un total de 1 155 exemplaires. Or, un document constructeur daté de 1952 indique que les M7 T1 ont été « *construits depuis 1940 à 900 exemplaires* ». Environ 255 châssis n'auraient donc pas vu le jour : nous continuons de penser que ces châssis jamais sortis sont ceux des tracteurs légers du génie au-delà des 46 premiers réalisés en mai-juin 1940, quantié minimale *(➡ GBM 79 page 15)*.

Ce qui nous donnerait un état des sorties, quasiment définitif, s'établissant ainsi pour l'année **1940** :

175 ex.	236 000 à 236 174 (tracteurs de 25 AC)
46 ex. *mini*	236 175 à 236 220 (tracteurs du génie)
76 ex.	236 485 à 236 560 (tracteurs de 25 AC)

Et dans ce troisième lot, nous maintenons notre estimation d'une quinzaine seulement de tracteurs livrables, début juin 1940, à l'armée française pour les combats des derniers jours. Ceci laisserait la possibilité — vraisemblable — d'une soixantaine de tracteurs M7 T1 achevés au lendemain de l'armistice pour le compte des Allemands, avec les approvisionnements en pièces et organes existant dans l'usine de Suresnes.

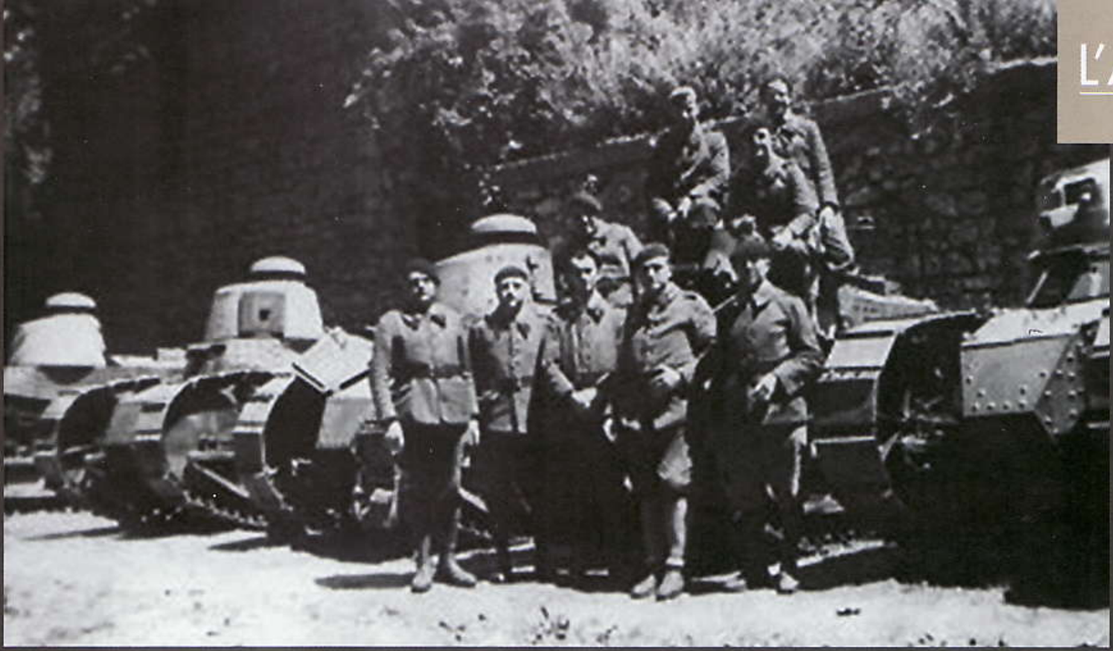
Sorti pour plus des deux tiers de sa production totale après la guerre, le Latil M7 T1 fait partie de cette longue série de véhicules magnifiques dont la carrière se résume aisément par cette formule chère aux passionnés d'aviation de 1940 : « *Trop peu, trop tard* ». ■

L'emploi du Latil M7 T1 par les Allemands relève de l'anecdote. Cette photographie de qualité médiocre présente pourtant le grand intérêt de montrer que le port d'une roue de secours à l'arrière du véhicule (conséquence du remplacement des pneumatiques increvables Veil-Picard par une monte classique) date d'avant la relance des fabrications pour l'armée française en 1945. *(Coll. F. Vauvillier)*

---

[6] Source INSEE. Mais il est possible que le constructeur n'ait pas communiqué la totalité des informations, car les deux trous dans la série numérique des châssis répertoriés est étonnante.

IMAGES, VISAGES

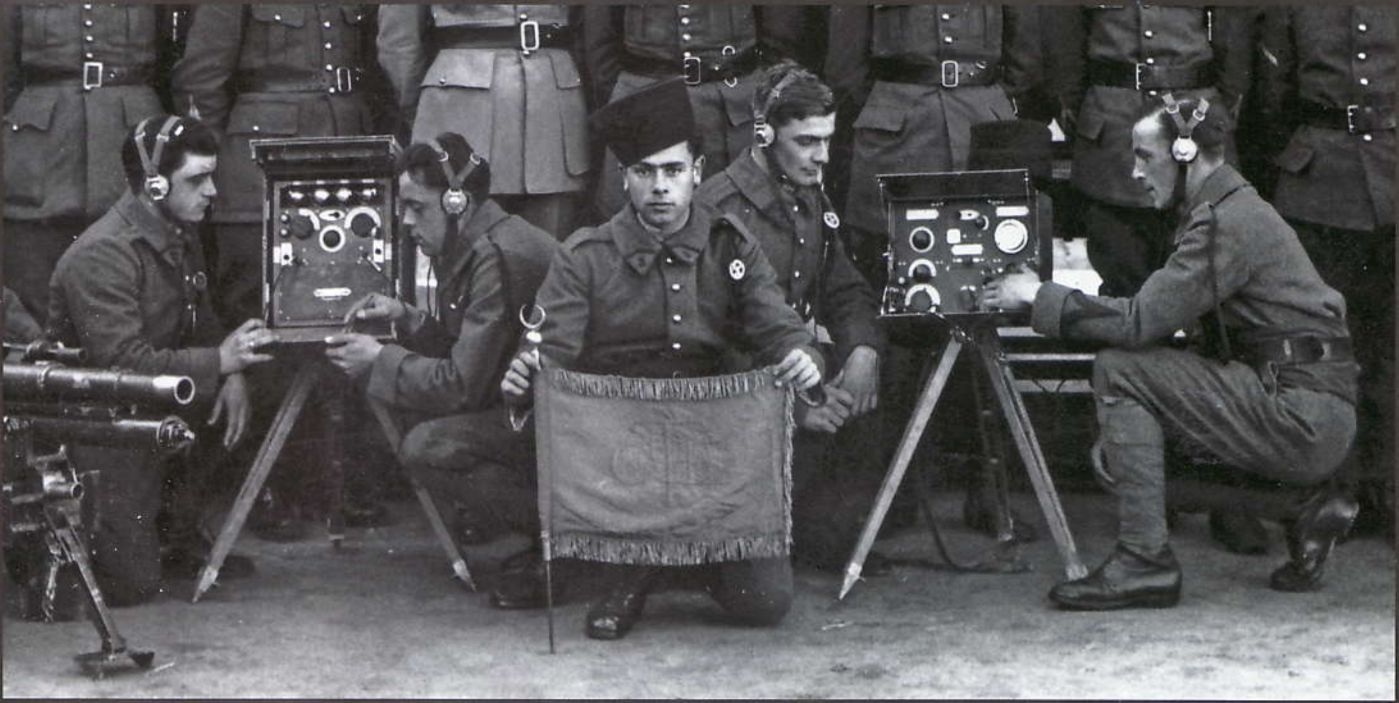


Bois de guerre ?

« Sur cette carte-photo datant de 1939-1940 prise à Grenoble ou dans les environs, nous voyons un groupe de chars Renault FT en lisière d'un bois des Eaux-et-Forêts (cachet au dos). Quant aux bois de guerre, je ne sais pas du tout ce que c'est. Et les pattes de collet sont indéchiffrables. Bravo pour GBM. »
(José Bourboulon, 75015 Paris)

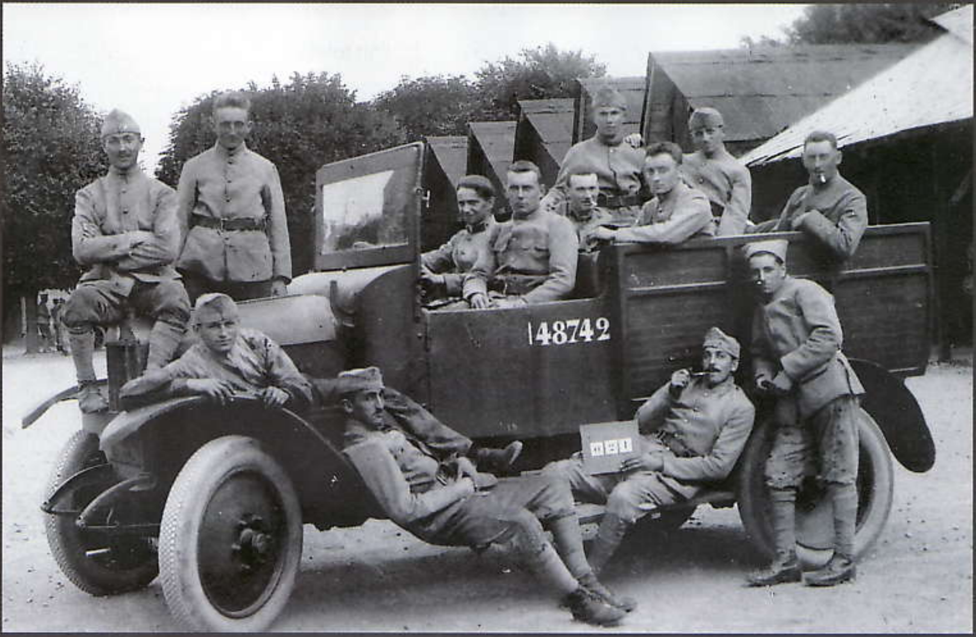
Quatre chars FT dans les environs de Grenoble, voilà qui sent fort la section régionale de protection. Le numéro 14 du cachet est bien sûr en rapport avec la 14e région militaire, et nous devinons, pour les « bois de guerre », une exploitation réservée aux besoins de la défense nationale. Mais un lecteur aura sûrement le dernier mot à ce sujet.

CENTRE MILITAIRE DES BOIS DE GUERRE N° 14



Radios au 3e zouaves

« Voici, sur le thème TSF, une photo personnelle de mon père au moment de son service militaire en 1936 au 3e régiment de zouaves à Constantine On y voit un ER 17 modèle 1931 et un récepteur R 11. En 1940, mon père fut affecté à la compagnie divisionnaire antichar de la 7e DINA (canon de 25 mm tractés par des chenillettes Renault UE). »
(Sylvain Prentout, par internet, 23 octobre)



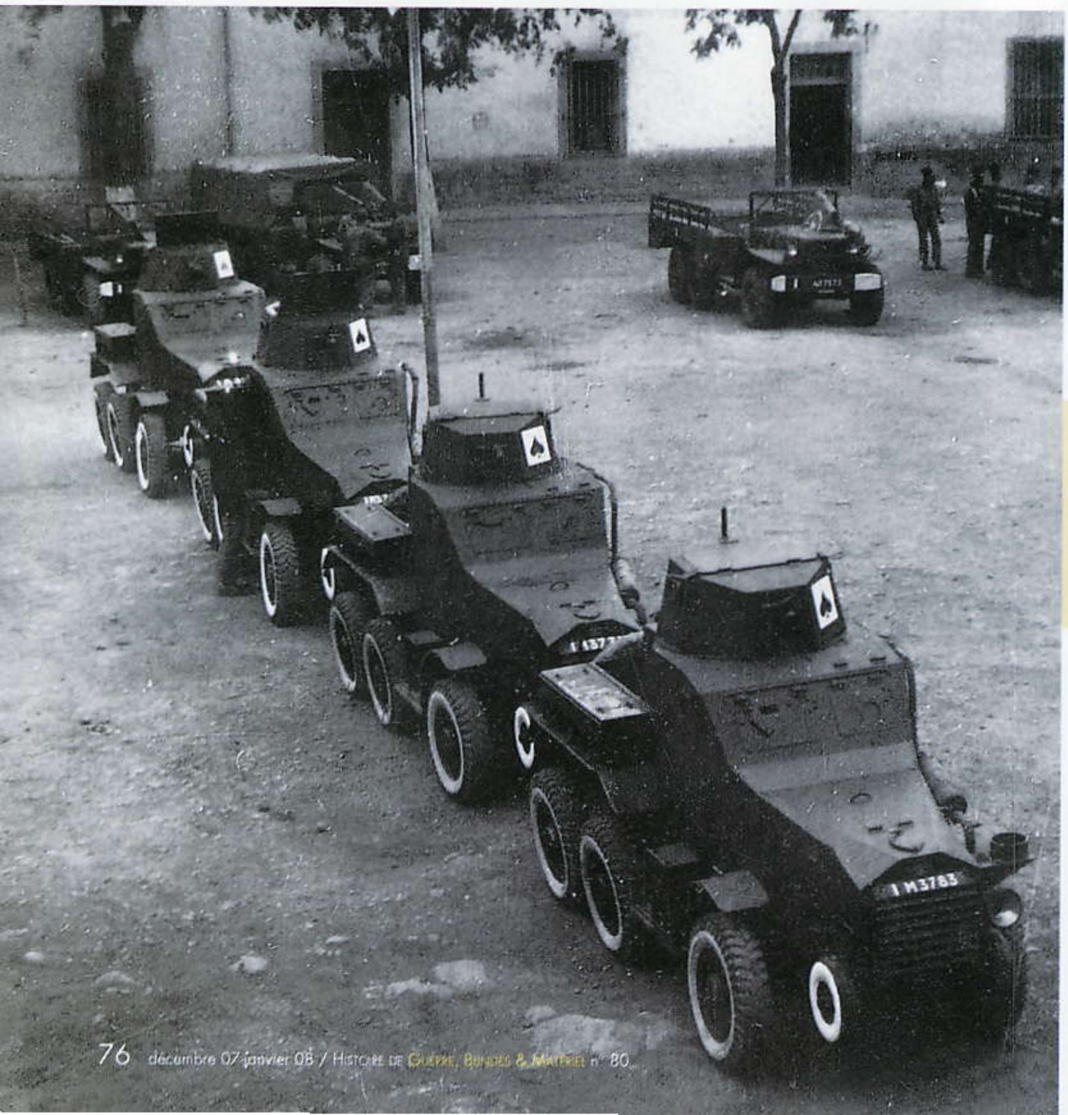
Élèves conducteurs

Parmi d'autres bons documents, François Dejoux (38070 Saint-Quentin-Fallavier) nous adresse cette photographie d'un véhicule maintenant familier de nos lecteurs, le sympathique break d'instruction Berliet VFD ou VFDB. Celui-ci, appartenant à une unité inconnue, porte le matricule 🇫🇷 48 742.

ERRATUM C'était une Berliet, bien sûr. Merci à Gérard Himber (80150 Crécy-en-Ponthieu) d'avoir l'œil.

LES DERNIÈRES ANNÉES DE NO

La dernière phrase de l'article sur l'AMD Laffly S 15 TOE paru dans GBM 76 signalait la présence de ces véhicules au 5e régiment de spahis algériens au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.



Le 1er peloton d'AMD Laffly S 15 TOE au quartier Camou en 1945. Au premier plan, la voiture M 3 783. L'enfilade masque hélas les derniers chiffres des autres voitures. L'on sait seulement que les M 3 772 et M 3 779 ont été elles aussi en service à l'escadron. *(Photo Marcel Duflot)*

« *Quartier Camou, après une prise d'armes* ». Le 3/5e RSA a perçu des AMD Laffly S 15 TOE (ici du 1er peloton, as de pique) mais aussi des Laffly 80 AM (dites « Laffly-Vincennes »), frappées d'un as de carreau (3e peloton). Ces dernières seront rapidement remplacées par des Panhard TOE. *(Photo Marcel Duflot)*

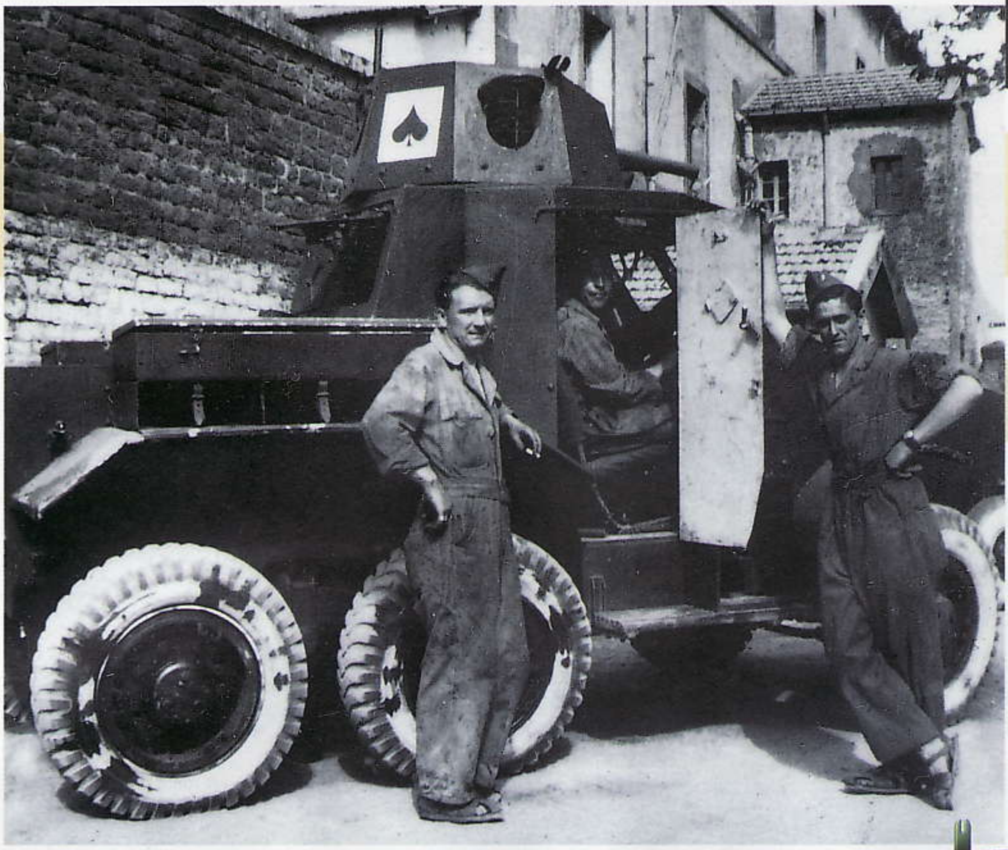


Photo de titre.
1946, les spahis Château-Reynaud et Marcel Duflot *(à droite sans burnous)* **posent en grande tenue devant leurs véhicules. La jeep portant le fanion du 1^{er} escadron du 5^e RSA ne cache pas totalement les deux matériels infiniment plus rares du second plan : AMD Lafly S 15 TOE et Panhard 165/175 TOE, voiture « 15 » du 3^e peloton.**

À gauche, spahi Nollet ; dans la voiture, maréchal des logis Beretti. Les flancs blancs peints pour les prises d'armes et défilés ne restent pas longtemps impeccables. Sur la tourelle, l'as figure à l'arrière droit et à l'avant gauche.
(Photos Marcel Duflot)

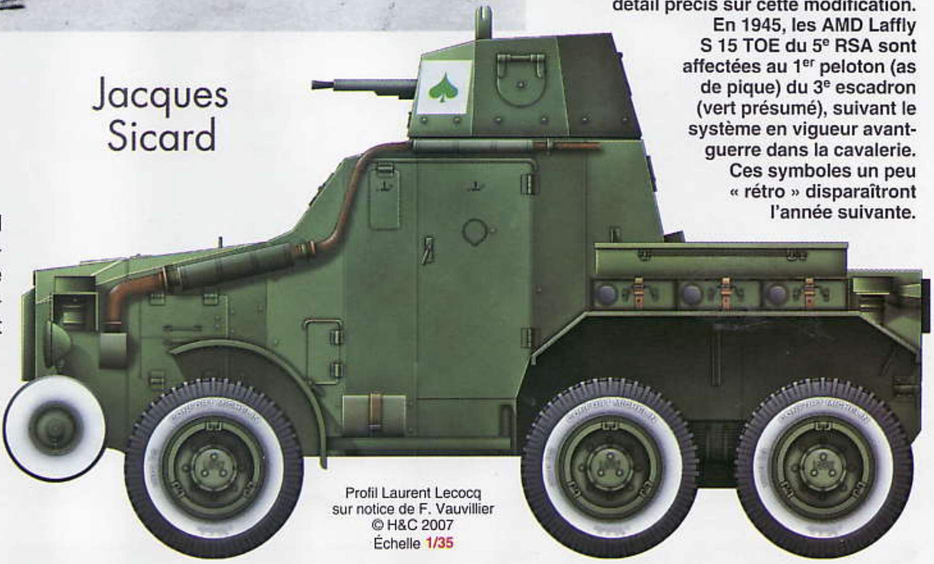
S AMD TOE

Jacques Sicard

Nous sommes heureux d'illustrer ici en grand détail cette ultime version de l'AMD TOE et de présenter aussi quelques documents, pris dans ce régiment et dans son successeur le 1^{er} RSA, montrant d'autres automitrailleuses nées bien avant la guerre et encore en service entre 1945 et 1947.

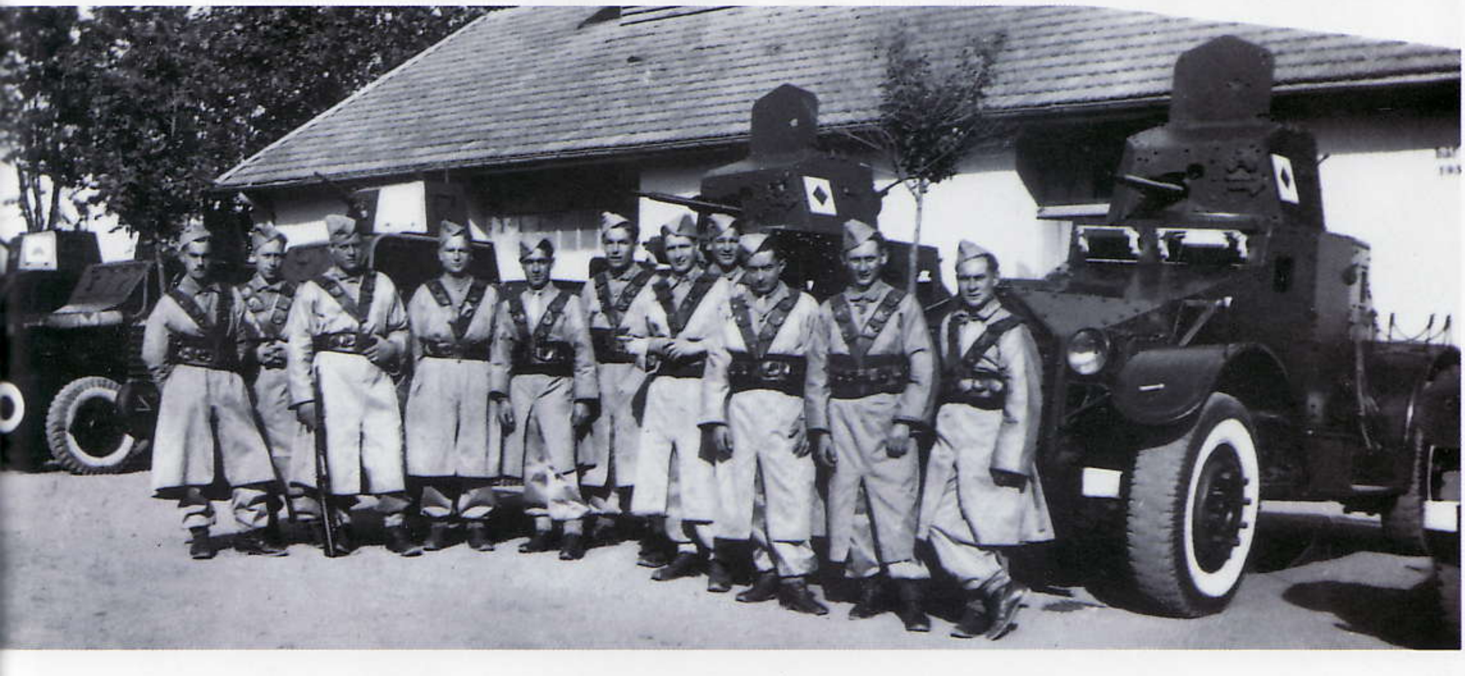
Au 3^e escadron du 5^e RSA

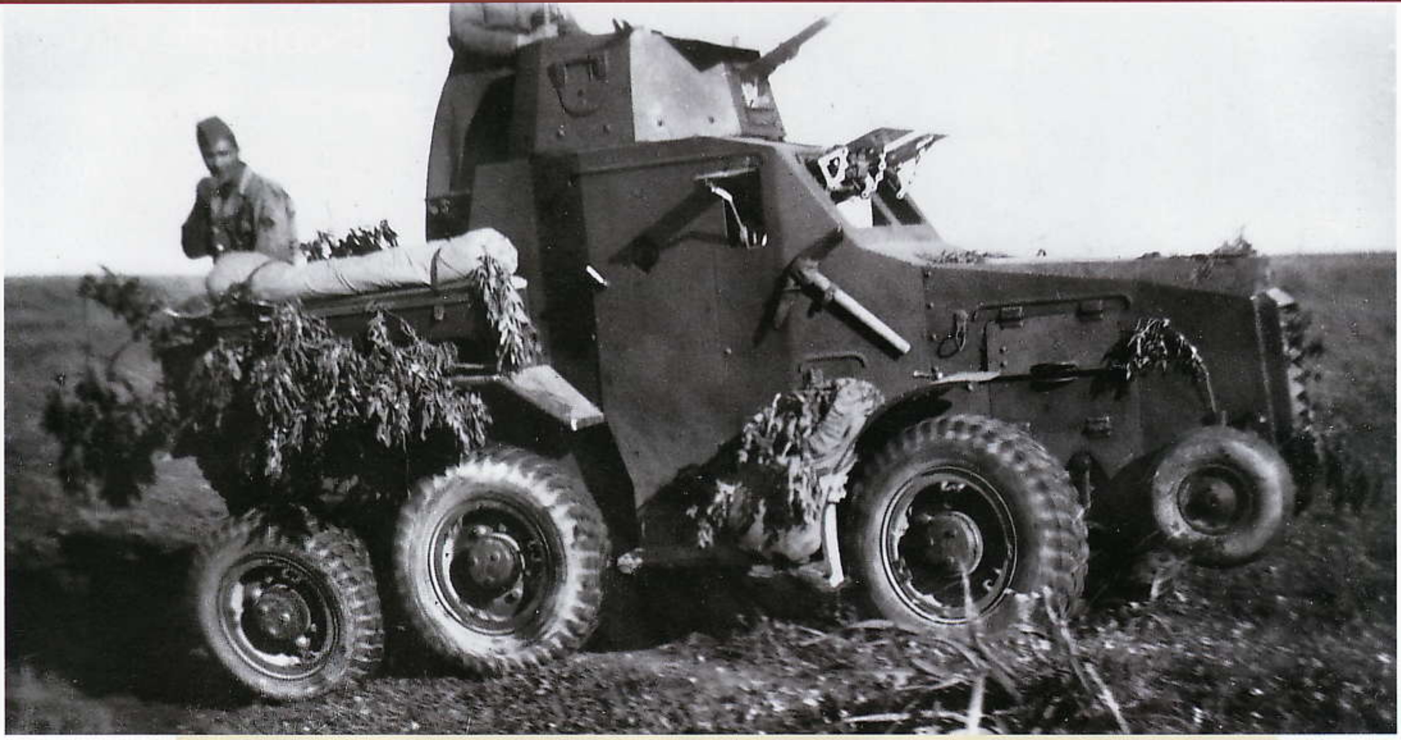
Le 5^e RSA, régiment monté, est formé le 1^{er} janvier 1944 à Médéa (91 km au sud d'Alger) avec des éléments du 7^e RSA. Il est affecté, avec le 5^e RSM, à la 1^{re} brigade de spahis.

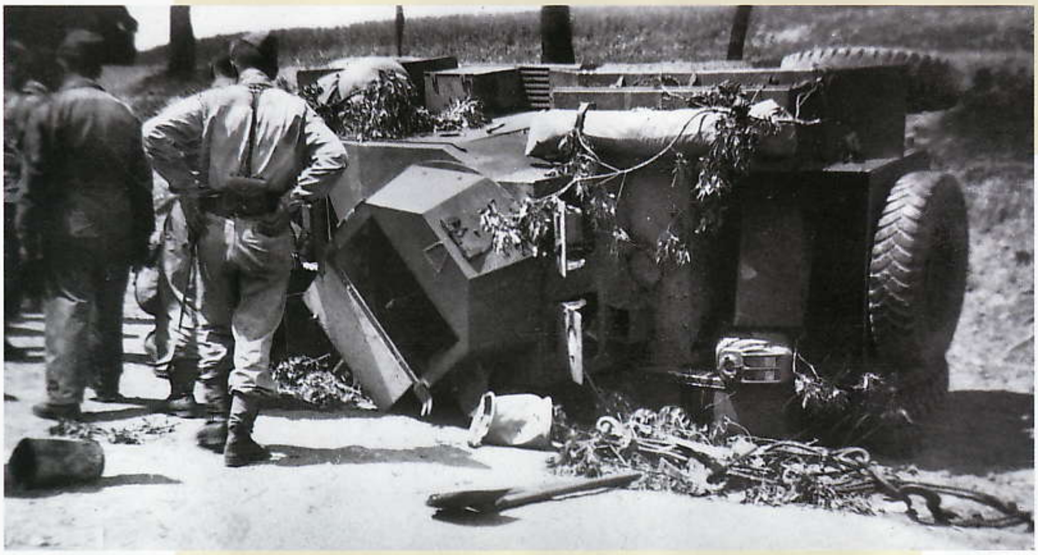


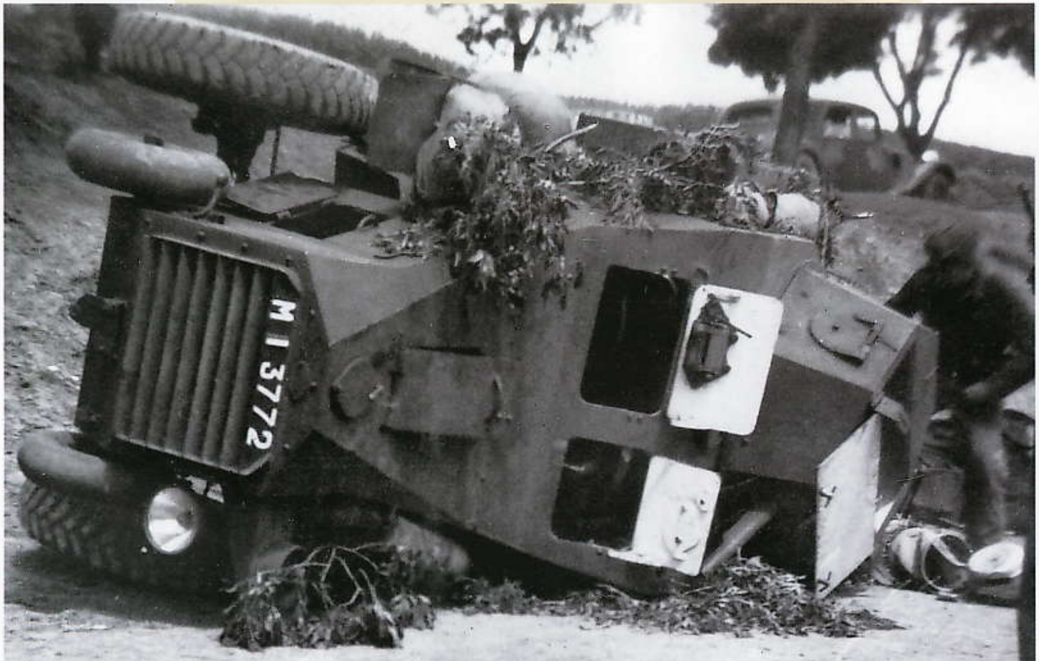
AMD LAFFLY S 15 TOE DU 5^e RSA, 1945
Cette automitrailleuse de 1939 qui avait quitté les usines Laffly revêtue d'une livrée ocre jaune clair, se retrouve à la fin de la guerre, en Algérie, peinte en *olive drab* américain standard. Une autre modification, nettement plus importante, est intervenue. Sa petite tourelle hémisphérique a été remplacée, au moins sur dix exemplaires, par une tourelle octogonale de modèle inconnu, ressemblant à la tourelle Avis (atelier de Vincennes). Nous ne disposons d'aucun détail précis sur cette modification. En 1945, les AMD Laffly S 15 TOE du 5^e RSA sont affectées au 1^{er} peloton (as de pique) du 3^e escadron (vert présumé), suivant le système en vigueur avant-guerre dans la cavalerie. Ces symboles un peu « rétro » disparaîtront l'année suivante.

Profil Laurent Lecocq
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35









Manœuvres d'Aïn Bessem, 1er RSA 1947. Ces trois beaux documents présentent les AMD Laffly S 15 TOE privées de tout signe distinctif et partiellement recouvertes de branchages. La M 🇫🇷 3 772 a versé sur la route en descendant le talus, nous offrant l'occasion d'en découvrir la vue de dessus. *(Photos Marcel Duflot)*

Le 5e RSA détache ses escadrons à cheval à Teniet-el-Had, Bouira et Burdeau. Mais son 3e escadron va se motoriser et comptera alors :

– deux pelotons d'automitrailleuses Laffly S 15 TOE (1er et 2e pelotons) dont la tourelle demi-sphérique a été remplacée par une tourelle octogonale armée de la même mitrailleuse de 7,5 mm ;

– un peloton (3e) d'automitrailleuses, qui sont initialement des AMD Laffly 80 AM, remplacées un peu plus tard par des Panhard 167/175 TOE ;

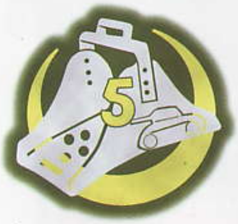
— et un peloton porté sur véhicules américains Dodge.

Un peu plus tard, le 3e escadron prend le premier rang au régiment, en devenant le 1er escadron.

Épilogue au 1er RSA

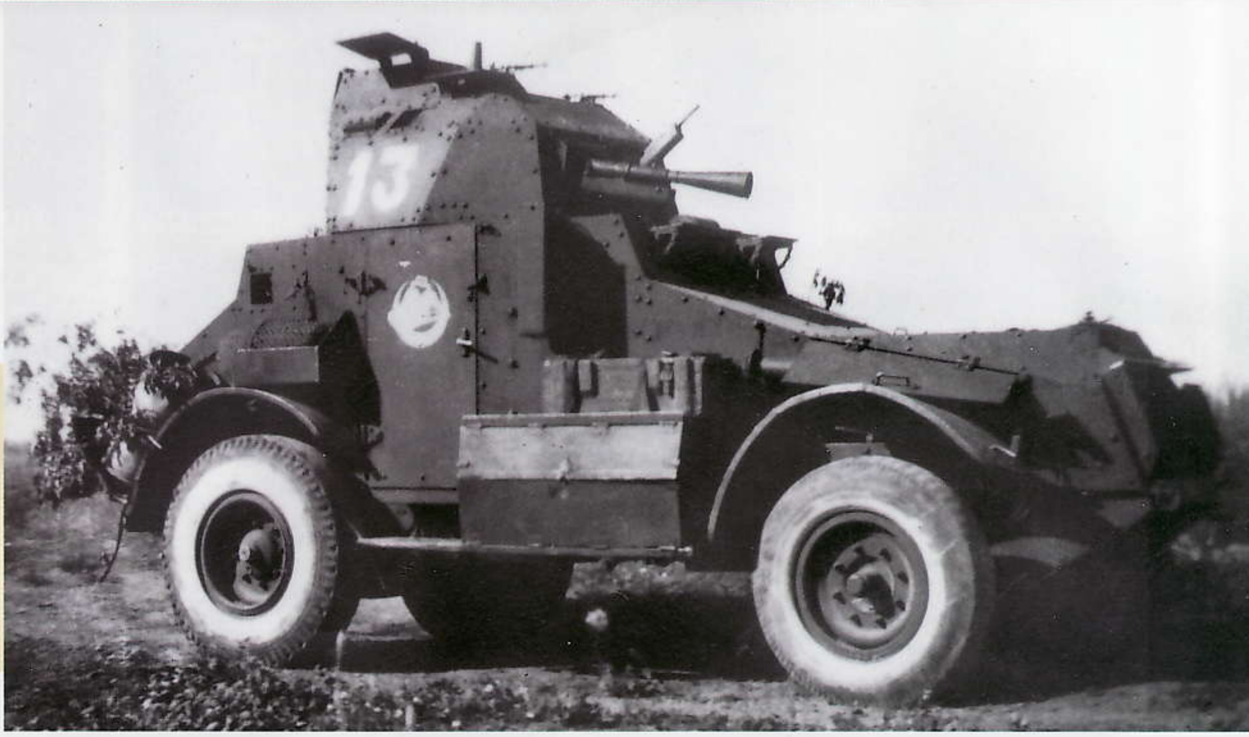
Le 1er juin 1946, le 5e RSA devient le 1er RSA à Médéa. Ce dernier reçoit le matériel blindé du 5e chasseurs d'Afrique (AM M 8 et chars M 4) qui a participé à la campagne 1944-1945 avec la 1re division blindée. Mais le 1er RSA conservera pendant quelque temps encore les AMD S 15 TOE qu'il utilise encore en 1947, comme le montrent les photographies ci-contre, prises aux manœuvres d'Aïn Bessem cette année-là.

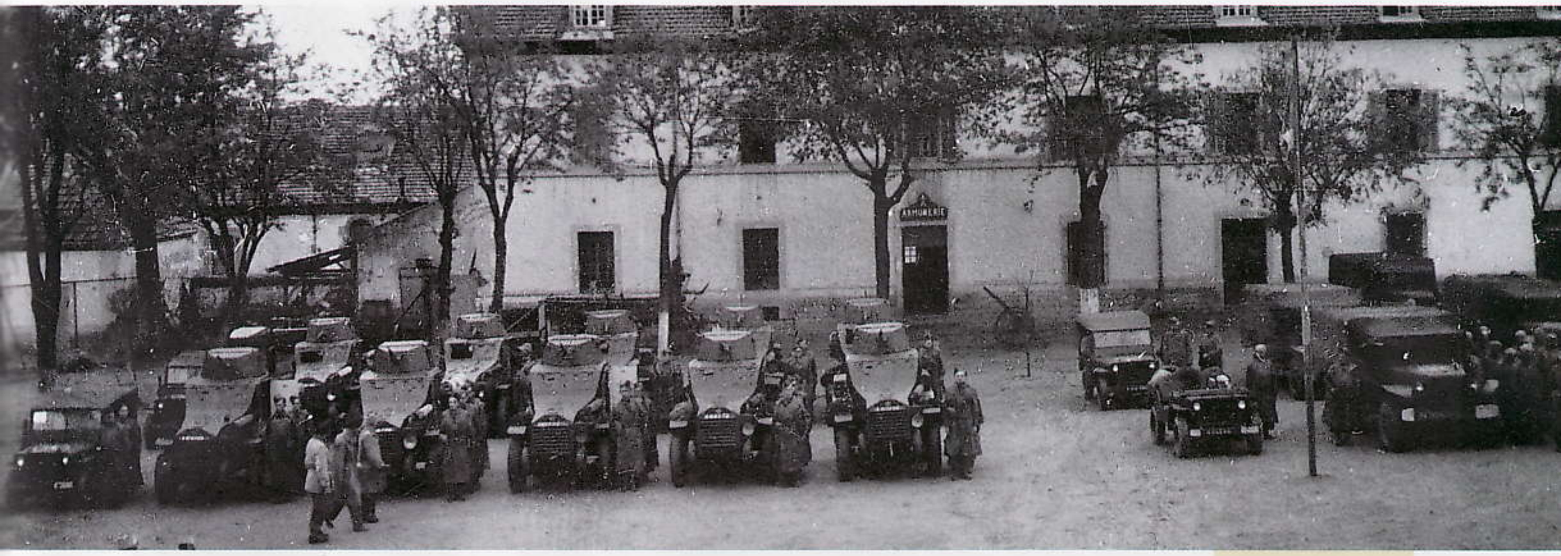
Nous perdons ensuite la trace de ces automitrailleuses six-roues



Insigne peint du 5e RSA

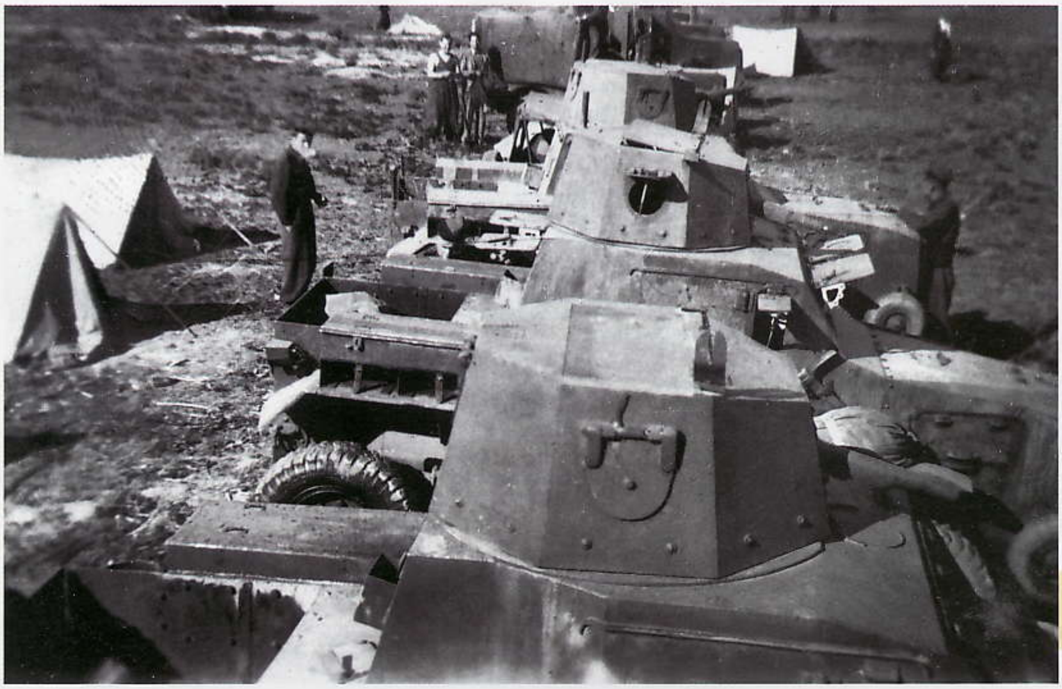
Le 5e RSA dispose aussi, en 1946, d'un peloton d'AMD Panhard 165/175 TOE qui ont exactement la même configuration qu'en 1939-1940, avec cache-flammes au bout du canon de 37. L'insigne du régiment est peint en grand sur la portière. De même, un grand numéro blanc (ici « 13 ») est peint sur la tourelle, sans doute de « 11 » à « 15 » *(➡ photo page 76)* **pour le 3e peloton. Ce type de marques n'apparaît pas sur les Laffly.** *(Photo Marcel Duflot)*





Cette photographie prise au quartier Camou à Médéa après une prise d'armes montre les deux pelotons d'AMD Laffly S 15 TOE du régiment (10 voitures en tout), en même temps que le peloton porté, ce dernier étant doté de Dodge. Sur ce document, les AMD ne portent plus aucun signe distinctif. *(Photo M. Duflot)*

Laffly, qui auront traversé la guerre en changeant à maintes reprises d'unités utilisatrices et auront connu, malgré leur faible nombre (45 exemplaires livrés au début de l'année 1939, ➡ *GBM 76 page 65*) un service fort varié, partagé entre les Africains et la Coloniale. ■



Manœuvres d'Aïn Bessem, 1er RSA 1947. Ce surplomb nous offre une vue détaillée de la nouvelle tourelle, et un regard sur la benne qui, soulignons-le, n'a jamais servi au transport du personnel. *(Photo Marcel Duflot)*

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel
TOME 1

LA LIGNE MAGINOT TOME 1
La génèse de la célèbre ligne fortifiée, ainsi que les historiques de l'infanterie de forteresse (RIF).
192 pages *39,95 €*

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel
TOME 2

LA LIGNE MAGINOT TOME 2
Le béton, l'armement et les formes techniques des ouvrages, plus l'artillerie de position (RAP).
232 pages *39,95 €*

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel
TOME 3

LA LIGNE MAGINOT TOME 3
L'ordre de bataille de la ligne fortifiée du Nord-Est le 10 mai 1940, les combats de mai-juin...
256 p. *42,95 €*

HOMMES ET MATERIELS DU 15e BCC
CHARS B AU COMBAT
Stéphane Bonnaud

CHARS B AU COMBAT
L'odyssée des chars B pendant la campagne de mai-juin 1940, tout sur nos plus gros chars.
184 pages *39,95 €*

LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
L'AMR 33 RENAULT

AMR 33 - 68 p. *14,95 €*

LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
L'AMR 35 RENAULT

AMR 35 - 68 p. *14,95 €*

LES CANONS DE LA VICTOIRE 1914-1918
L'ARTILLERIE DE CAMPAGNE

68 pages *14,95 €*

LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
En deux tomes sont traités tous les modèles d'AMR sortis par Renault, mais aussi par ses concurrents de 1931 à 1940. Une documentation fabuleuse sur le matériel et sur les unités (GAM, RAM, dragons portés) qui ont combattu en mai 1940.

LES CANONS DE LA VICTOIRE 14-18
L'armée française entre en campagne en août 1914. Il n'existe alors dans nos rangs que trois cents pièces d'artillerie lourde de campagne. Aussi seront employés des milliers de pièces anciennes en attendant les matériels nouveaux. Ce volume détaille les 36 modèles différents, employés en 1914-1918 au titre de l'artillerie de campagne.

LES CHASSEURS D'AFRIQUE

Jacques Sicard et François Vauvillier

Nés en 1831 au temps de la conquête de l'Algérie avec un recrutement mixte, les « chass'd'Af' » s'imposent très vite comme l'élément européen de notre cavalerie d'outre-Méditerranée. Au cours de leur longue histoire, les chasseurs d'Afrique seront de toutes les campagnes lointaines livrées par l'armée française.

Largement engagés sur les fronts de France et d'Orient en 1914-1918, les chasseurs d'Afrique auront à partir des années trente un rôle spécifique dans la modernisation de l'armée d'Afrique, en devenant motorisés et blindés. Les événements de la Seconde Guerre mondiale les propulsent au rang envié de fer de lance blindé des forces françaises de la Libération.

Tous les insignes, uniformes, équipements et véhicules de ce glorieux corps.

184 pages, format 240 x 320 mm *18,25 €**

18,25€* + port

LES CHASSEURS D'AFRIQUE
Jacques Sicard et François Vauvillier

* nouveau prix éditeur au 20/10/07

J'ACHÈTE LES OUVRAGES SUIVANTS

☐ La Ligne Maginot Tome 1	39,95 € [2]
☐ La Ligne Maginot Tome 2	39,95 € [2]
☐ La Ligne Maginot Tome 3	42,95 € [2]
☐ Chars B au combat	39,95 € [2]
☐ Les canons de la Victoire 1914-1918	14,95 € [2]
☐ Les AMR 33	14,95 € [2]
☐ Les AMR 35	14,95 € [2]
☐ Les Chasseurs d'Afrique	18,25 € [2]
☐ L'encyclopédie des Blindés 1939-1945	39,95 € [2]
TOTAL LIVRES	€

TOTAL GÉNÉRAL €

Ci-joint mon règlement par ☐ **Chèque bancaire** ☐ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

☐ **CB n°**
expirant en *mois* *année* *Clé* *(3 derniers chiffres au dos de votre CB)*

Signature :

GBM 080

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à
HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
SERVICE CLIENTS *Fax : 01 47 00 51 11.*
N° Indigo 0 820 888 911
Foreign calls : + 33 140 211 796

Nom
Prénom
Adresse
Code postal ville
Pays Tél.
E-mail*
@
* Important pour être tenu informé de nos promotions

FRAIS DE PORT (2 - Livres)	***France***	1 ex. : 5 €	2 ex. : 8 €	3 et +: **GRATUIT**	
	DOM-TOM & Europe.	1 ex. : 8 €	2 ex. : 12 €	3 ex. : 15 €	4 et +: 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 15 €	2 ex. : 18 €	3 et +: nous consulter.	
	Autres pays.	1 ex. : 18 €	2 ex. et + : nous consulter.		

3. Promotions port gratuit limitées à : France, DOM-TOM & Europe : Autres pays, ajouter les frais de port.

ABONNEZ-VOUS !

HISTOIRE DE GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL

LE MAGAZINE DE LA MOTORISATION
MILITAIRE À LA FRANÇAISE

6 numéros : 36,50 €
au lieu de ~~41,40~~ €

* * *

RECEVEZ EN CADEAU

ce fac-similé de 16 pages du catalogue édité en 1939 par le mythique constructeur d'Asnières, présentant la gamme complète des **tous terrains LAFFLY**

* * *

NOUVEAU
LAFFLY
VOITURES TOUS TERRAINS
Quelques types de Véhicules LAFFLY, tous terrains

RARE ET RECHERCHÉ : le catalogue Laffly 1939 avec la gamme complète des tous terrains, y compris les châssis surbaissés V 15 et W 15.

Au sommaire des prochains numéros :

Opérations : les Somua du 1/4e cuirassiers en Belgique
Radio : ER 22, la parole donnée aux artilleurs
Hommes et matériels : le 45e BCC de la gendarmerie
Tous terrains : Latil M7 Z1, un inconnu dans la maison
Escapade africaine : chars Renault FT au Maroc
Grande Guerre : 155 GPF, le chef d'œuvre du cdt Filloux
etc.

OFFRE SPÉCIALE NOUVEAUX ABONNÉS

SECRET
CATALOGUE DES PIECES DE RECHANGE DES CHARS RAPIDES 1935 S
SOMUA

Les 250 premiers à s'abonner pour la première fois à GBM, recevront, EN PLUS, l'extrait du catalogue du char Somua S 35

offre valable dans la limite des stocks disponibles

Tous les matériels français qui roulent ou tirent sont dans **HISTOIRE DE GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL**

JE M'ABONNE www.blindes-materiel.com

● **HISTOIRE DE GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL - 1 AN**

6 numéros ☐ **36,50** € *(France)* ☐ **44** € *(Dom & étranger*

Je recevrai en cadeau le fac-similé LAFFLY 1939

OFFRE SPÉCIALE NOUVEAUX ABONNÉS

☐ *Je m'abonne pour la première fois à GBM. Si je suis dans les 250 premiers, je recevrai en plus le fac-similé SOMUA S 35*

JE COMPLÈTE MA COLLECTION

• **ANCIENS NUMÉROS** • *(Cercler les numéros choisis)* : 1 - 11 - 13 - 14 -16 17 - 19 - 20 - 22 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 29 - 32 - 34 - 35 - 36 - 37 - 39 40 - 41 - 45 - 49 - 50 - 51 - 58 - 61 - 62 - 65 - 66 - 67 - 68 - 69 - 70 - 71 72 - 73 - 74 - 75 - 76 - 77 - 78- 79 : l'ex **6,90** €........ ___ , __ €[1]

• **HORS-SÉRIE** Histoire de Guerre :
1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 : l'ex : **10,95** €........... ___ , __ €[1]

OFFRE DÉCOUVERTE HORS-SERIE BATAILLES - page 83

je commande les anciens n° suivant s: 1 - 2 - 3 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 10 - 11 - 12 - 13 - 14 : **6,90 €** *l'ex.*........................ ___ , __ €[1]

FRAIS DE PORT *(1 - magazines)*	*France*	1 ex. : 3 €.	2 à 5 ex. : 5 €.	6 à 12 ex. : 8 €	12 et + : GRATUIT
	DOM-TOM-Europe	1 ex. : 8 €.	2 à 5 ex. : 12 €	6 à 12 ex. : 15 €	12 et + : 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 12 €	2 à 5 ex. : 15 €.	6 à 12 ex. : 18 €	12 et + : nous consulter
	Autres pays.	1 ex. : 15 €.	2 à 5 ex. : 18 €.	5 ex. et + : nous consulter.	

GBM 080

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à
HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
SERVICE CLIENTS Fax : 01 47 00 51 11.
N° Indigo 0 820 888 911
Foreign calls : + 33 140 211 796

Nom
Prénom
Adresse

Code postal ville
Pays Tél.
E-mail*
@
* Important pour être tenu informé de nos promotions

TOTAL GÉNÉRAL ___ , __ €

Ci-joint mon règlement par ☐ **Chèque bancaire** ☐ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

☐ **CB n°**

expirant en (mois) (année) *Clé* *(3 derniers chiffres au dos de votre CB)*

Signature :

HistoirE de GuerrE
N°1
Janvier 2000
Flavion, mai 1940 : La 1re D.C.R. anéantie par les panzer de Hoth

n° 1 : la 1re DCR anéantie par les Panzer de Hoth • Saint-Exupéry et le Pô d'échappement • Jours de Juin 40 au Michelsberg

HistoirE de GuerrE
N°11
Les blindés français de la Wehrmacht

n°11 : les blindés français de la Wehrmacht • 11 ao^t 44 la bataille de Cluny • la JG 53 • le 2 cm Flakvierlinig 38 dans la Kriegsmarine

HistoirE de GuerrE
N°13
Mars 2001
HITLER
Et si KERSHAW n'avait pas tout dit

n°13 : Hitler, homme politique ou homme de guerre • Les semi-chenillés américains • mai 40 : le massacre de Paradis

HistoirE de GuerrE
N°14
Avril 2001
Décembre 1944 : BASTOGNE
une cité dans la tourmente

n°14 : Bastagne décembre 44 • Le bataillon de Chartreuse • La suisse pendant la 2e GM • Opération « Frantic »

HistoirE de GuerrE
N°16
Juin 2001
PATTON

n°16 : Patton en échec sur la Moselle • Les grosses pièces d'artillerie de la Kriegsmarine • Opération Frantic partie II

HistoirE de GuerrE
N°17
Juillet-Août 2001
Le B1bis
OWEN DENIS JOHNSON
Agent des services spéciaux américains 1942 - 1945

n°17 : Le char Renault B1bis • Bataille aéronavale en mer de Corail • La capture du général Giraud en 1940

HistoirE de GuerrE
N°19
Octobre 2001
Le FT17
HIROSHIMA NAGASAKI
POURQUOI ?

n°19 : Hiroshima, Nagazaki : pourquoi ? Les B-26 Marauders français • la bataille du St Laurent • L'ouvrage de Métrich (Maginot)

HistoirE de GuerrE
N°20
Novembre 2001
AFRIKA KORPS 1941
De Tripoli à Battleaxe

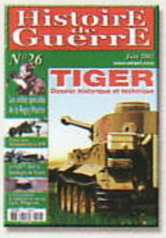
n°20 : Afrika Korps 1941 • Heinz Zimmer, mécanicien et pilote de chasse • Greif et Adler, les sd.Kfz 250/3 de Rommel

HistoirE de GuerrE
N°24
MONCORNET
Réalité et mythe de l'attaque de la 4e DCR

n°24 : Montcorner, l'attaque de la 4e DCR • Bombardements de Hambourg • Syrie 1941, la guerre censurée • L'aide anglo-américaine à l'URSS

HistoirE de GuerrE
N°25
MALTE

n°25 : Malte, clé de la guerre en Afrique • Churchill et l'anthrax • Iwo Jima, le « hachoir »


HistoirE de GuerrE
N°26
TIGER

n°26 : Le Tiger • Les unités spéciales de la Regia Marina • Darlan et le débarquement en Afrique du Nord • Le I./JG 77 à l'ouest.

HistoirE de GuerrE
N°27
LA BATAILLE D'ANGLETERRE

n°27 : La bataille d'Angleterre • Raid sur Maalöy • L'échec de la reconstruction de la Kriegsmarine

HistoirE de GuerrE
N°28
EL ALAMEIN

n°28 : El Alamein, première grande défaite de l'Axe • la DCA embarquée de l'US navy • les Navajos code Talkers

HistoirE de GuerrE
N°29
STALINGRAD
La roue tourne

n°29 : Stalingrad, la roue tourne • Les briseurs de barrages • la A4/V2 premier missile balistique de l'histoire

HistoirE de GuerrE
N°32
Opération "Merkur"

n°32 : Opération « Merkur » les paras allemands en Crête • l'ouvrage d'Anzeling • Les régiments de pionniers de la VIIe Armée

HistoirE de GuerrE
N°34
Les bombardements stratégiques du Japon

n°34 : Les bombardements stratégiques du Japon • Les Forces Britanniques en France, • Kharkov 1943 : la Victoire impossible.

HistoirE de GuerrE
N°35
LA LIGNE MAGINOT
une forteresse inachevée

n°35 : La Ligne Maginot, la forteresse inachevée • Le système de Bange • Luftwaffe, le I./JG 26 sur le front de l'Est

HistoirE de GuerrE
N°36
KOURSK

n°36 : Koursk, la citadelle imprenable • La destruction du fort de Chaberton • Le raid de Doolittle sur Tokyo

HistoirE de GuerrE
N°37
21 juin 1943 arrestation de Jean Moulin à Caluire
La vérité est-elle possible !

n°37 : Arrestation de Jean Moulin • Les mitrailleuses d'infanterie • Le cenre aérien secret de Lipetsk

HistoirE de GuerrE
N°39
UTAH BEACH

n°39 : Utah Beach • La naissance des FNFL • Coulez le Tirpitz ! • les Italiens de la 2.Fallschirmjäger Division

HistoirE de GuerrE
N°40
NORMANDIE-NIEMEN

n°40 : Normandie-Niemen • Juin 40 le dernier combat de chars du 8e Dragon • La carrière du cuirassé Missouri

HistoirE de GuerrE
N°41
LE VERCORS
et les Alliés

n°41 : Le Vercors et les Alliés • Les chars de combat 1916-45 • McArthur, l'enfant terrible de la stratégie américaine.

HistoirE de GuerrE
N°45
Opération "Anvil-Dragoon"
Le débarquement en Provence

n°45 : Opération « Anvil-Dragoon » le débarquement en Provence • Le Special Air Service • Derniers canosn à Gibraltar

HistoirE de GuerrE
La bataille aérienne de DUNKERQUE

n°49 : La Bataille aérienne de Dunkerque • M10 Tank Destroyer • La bataille du Cap Nord 43 • de la div. de cavalerie à la DLM

HistoirE de GuerrE
Leningrad
du sang et des larmes

n°50 : Leningrad, du sang et des larmes • le Sdkfz 251 • Les conséquences de la défaite de 1940

HistoirE de GuerrE
LES PORTE-AVIONS DE LA VICTOIRE
Les "classe Essex" de l'US Navy

n°51 : Les porte-avions de la victoire de l'US navy • l'héroïque défense du Pont St-Louis.

HistoirE de GuerrE
Les bérets rouges à ARNHEM
Opération « Market-Garden »

n°58 : Opération « Market Garden » • Les « Lions de la 12 » • Le Prinz Eugen • les blindés canadiens 39-45

HistoirE de GuerrE
PANZERJÄGER
Les chasseurs de chars de la Wehrmacht
Dossier technique et historique

n°59 : Panzerjäger, les chasseurs de chars de la Wehrmacht • SS-Kavalerie Brigade • Herman Goering • Les Forces spéciales soviétiques

HistoirE de GuerrE
La campagne de TUNISIE

n°61 : La campagne de Tunisie • La motorisation de la Cavalerie • La bataille du Cap Matapan • La bataille du Rail

HistoirE de GuerrE
DOSSIER :
Les bombardements stratégiques sur l'Allemagne

n°62 : Les bombardements Stratégiqaues sur l'Allemagne • l'été 44 de la division Leclerc • L'opération Tannenberg

HistoirE de GuerrE
Jagdpanzer

n°63 : Jagdpanzer, les mastodontes du Reich • Projet Mullberry, les ports artificiels des Alliés • La bataille de Tikhvine • Walter Wolfrum

HistoirE de GuerrE
La 1re DFL
de Strasbourg à Colmar

n°64 : La 1er DFL de Strasbourg à Colmar • La 79th British Armoured Division en Normandie • La 2./NAG II en Italie • La batterie Lindemann

HistoirE de GuerrE
Guerre aérienne en Afrique

n°65 : La Luftwaffe en Afrique • le 5e régiment de dragons portés • La MG 42

HistoirE de GuerrE
Mers el-Kébir

n°66 : Mers el-Kébir • les automitrailleuses du Regio Esercito • Operation « Marathon » • la Path finder Forced de la RAF

HistoirE de GuerrE
DOSSIER
StuG !
Sturmgeschütze

n°67 : Sturmgeschütze • mai 40 second siège de Maubeuge • Les paras du 4e SAS en Bretagne • La guerre en Ethiopie

HistoirE de GuerrE
SOMUA PANZER

n°68 : La première bataille de chars de l'histoire • Les Américains à l'assaut de la ligne Maginot • La Jagdverband 44 : l'escradrille des experts

HistoirE de GuerrE
Blitzkrieg made in USA

n°69 : Aout 44 d'avranche à Falaise • l'attaque des ponts de Maastricht • Les derniers combats du 10e corps sur la Loire.

HistoirE de GuerrE
La libération de LENINGRAD

n°70 : La libération de Leningrad • La capture de l'U-570 • Le 17th/21st Lancers pendant la « course vers Tunis »

HistoirE de GuerrE
KAMIKAZE

n°71 : Kamikaze, l'arme ultime • le canon antichar Pak 35/36 • Le baptème du feu de la cavalerie motorisée • A l'assaut de Kerfent

HistoirE de GuerrE
REICH

n°72 : la défense aérienne du Reich • Luigi Gorrini et le 18e grippo • Bataille pour Ordjonikidze et la poche de Gizel

HistoirE de GuerrE
le IIIe Reich pouvait-il repousser le débarquement en Normandie !

n°73 : Le Reich pouvait-il repousser le débarquement ? • L'armée rouge reprend la Crimée • Les tireurs d'élite britannqiues

HistoirE de GuerrE
BLINDÉS & MATÉRIEL
1940
NOUS AVIONS POURTANT UNE ARMÉE MAGNIFIQUE
14-18

n°74 : nous avions pourtant une armée magnifique. • le Lorraine 28 ...

HistoirE de GuerrE
BLINDÉS & MATÉRIEL
1940
LA MONTÉE EN BELGIQUE
1914 1918

n°75 : le Laffly S15 R • la montée en Belgique • le Berliet CBA • le 194 GPF

HistoirE de GuerrE
BLINDÉS & MATÉRIEL
1940
LA PERCÉE DE SEDAN
INÉDIT
LE CHAR B
1914 1918

n°76 : la percée de Sedan • Le char B • AMD Laffly S15 Toe • ER 17

HistoirE de GuerrE
BLINDÉS & MATÉRIEL
1940
WEYGAND
SOMME
14 18
LATIL TAR

n°77 : la ligne Weygand le 12e GRCA • 155 C Schneider • TOE ER 26 bis Le 14e BCC • Latil TAR

HistoirE de GuerrE
BLINDÉS & MATÉRIEL
INÉDIT
AU MAROC LA LÉGION ET LES MOTORISÉS
LES CHARS DU FUTUR

n°78 : Le 1er GRDI • Les motorisés au Maroc • Mortier 220 de Bange • le 14e BCC • Le R11 ...

HistoirE de GuerrE
BLINDÉS & MATÉRIEL
INÉDIT
DE GAULLE

n°79 : De Gaulle au 507e RCC • Le 220 TR Schneider • l'ER 40 • Renault et les chars fururs • Latil M7 T1 Camions Peugeot...

COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION

ANCIENS MAGAZINES : 6,90 €
HORS-SÉRIE : 10,95 €

POUR COMMANDER, UTILISEZ LE BULLETIN P.81

HS 1 :Barbarossa : Hitler en échec devant Moscou

HS 2 : Le Bismark : gloire et défaite, l'opération « Rheinübung »

HS 3 : La Luftwaffe 1918-1945

HS 4 : Les places fortes de notre histoire.

HS 5 : Churchill, les combats du Vieux Lion

HS 6 : Straèges et stratégies!

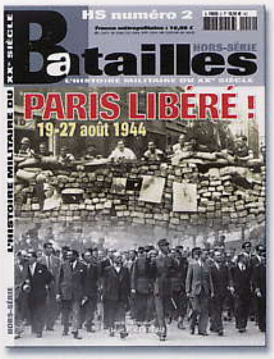
HS 7 : Un siècle de terrorisme

HS 8 : Génération Apocalypse : le monde sous la terreur nucléaire.

HS 9 : Les Espions qui ont fait l'histoire

VOICI L'OCCASION DE DÉCOUVRIR LES HORS-SÉRIE BATAILLES !

1 • INDOCHINE 1945-1946
le rendez-vous raté


2 • PARIS LIBÉRÉ
19-24 août 1944

3 • L'INDOCHINE EN GUERRE
1940-1945

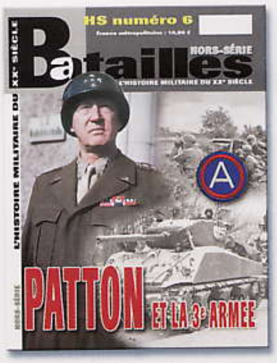
*Une offre EXCEPTIONNELLE réservée aux lecteurs de **Blindés et Matériel**, en utilisant le coupon page 81, ou sur www.blindes-materiel.com avec le code avantage GBM78.*

Dans chaque volume de 84 pages, plus de 150 photos illustrant un des grands drames militaires du XXe siècle.

l'exemplaire
6,90 €
au lieu de ~~10,95 €~~

offre valable jusqu'au 31/01/08

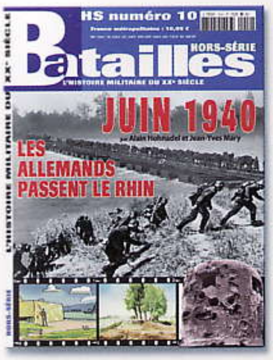
5 • CHANTIERS DE JEUNESSE
Uniformes et équipements
1940-1944


6 • PATTON
et la 3e armée

7 • INDOCHINE 1947
La guerre coloniale

8 • TIGRES À LENINGRAD

9 • LES STURMTRUPPEN
de l'armée allemande


10 • JUIN 1940
Les Allemands passent le Rhin

11 • LECLERC
Un personnage de légende

12 • GUERRE AU LAOS
Indochine 1945-1955

13 • SARRE 1940
Opération tiger

14 • Jäger sur le front de l'est

TRACKSTORY
Les blindés français de 1940

CENTURYTRACKS
100 ans de chars et véhicules militaires

Les blindés Français de 1940

Chars et véhicules du monde

Décembre 2007
n° 8 :
Renault D1
64 pages,
12 pages
couleurs

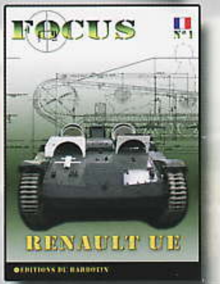
Nouveau !
n° 2 :
Les
semi-chenillés
SdKfz 251
et leurs
variantes

Toujours disponible

n° 1 :
Shermans Français
de la libération
1943-1945

n° 3 : Chars B1-B1 bis
n° 4 : Renault R35-R40
n° 5 : Juin 40
n° 6 : Hotchkiss H35-H39
n° 7 : FCM 36

FOCUS



Nouveau !
n° 1 : Renault UE

Nouvelle collection !

Photoscope complet d'un matériel avec historique, photos d'archives, profils et plus de 150 photos couleurs, 44 pages.

Chaque monographie retrace l'histoire complète et détaillée d'un véhicule. De sa conception aux combats. Les ordres de batailles, les différentes versions, les pays utilisateurs, les marquages et les camouflages, etc... Collections au format 17,5 cm X 24,5 cm. Nombreux profils couleurs, photos d'archives pour la plupart inédites. Couverture pelliculée, dos carré cousu collé. Edition bilingue.

MINITRACKS

Le seul magazine de modélisme militaire entièrement dédié aux petites échelles

Trimestriel - Format A4 Dos carré, 72 pages couleurs, couverture pelliculée

Commandez directement en ligne sur http://www.minitracks.fr

BON DE COMMANDE, à découper ou à recopier et à nous renvoyer avec votre règlement

Nbre d'exemplaires commandés : Trackstory n°3 ☐ n°4 ☐
n°5 ☐ n°6 ☐ n°7 ☐ n°8* ☐ Centurytracks n°1 ☐ n°2 ☐
*Décembre 2007

TRACKSTORY et CENTURYTRACKS :14,50 € par numéro
+ port unitaire .... exemplaire(s) Total ☐
FOCUS : 9.95 € par numéro + port ☐
MINITRACKS : 10.95 € par numéro + port ☐
Abonnement 4 numéros, 41.50 €(france), 46,50 € (CEE)

***Port par n° commandé** : 3,00 € (france), CEE 4,00 €*
***A partir de 3 n°** : port 7,00 € (France) 9,00 € (CEE) - **4 n° fdp** 9,00 € (France), 11,00 € (CEE)*
***5 n° fdp** 11,00 € (France), 15,00 € (CEE) - au delà de 5 n° nous consulter*

Nom : Prénom :
n°, rue :
Code Postal : Ville/City :
Pays / Country : Email :
Chèque bancaire ou postal pour France uniquement
GBM 11/07
France et autres pays / Others country : VISA - Eurocard - Mastercard
Numéro de carte / credit card number :
Expire le / Expiry date :
Code de securité (3 derniers chiffres au dos de la carte) :
Nom du porteur / credit card holder's name :
Date et signature :

Envoyez votre règlement à : Editions du Barbotin
25, rue des Jardins - 91160 BALLAINVILLIERS - FRANCE
Email : info@edbarbotin.com - ☎ : (33) 01-69-01-62-40

---

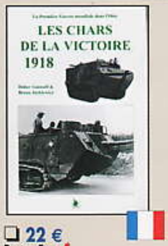
www.librairie-ac.com

LIBRAIRES SPÉCIALISÉS A&C OBJETS DE COLLECTIONS

19, avenue de la République, 75011 Paris – Tél. : 01 49 23 72 22 Fax : 01 40 21 97 55
Ouvert le lundi (12 h-19 h) et du mardi au samedi (10 h-19 h)

DE LA PREMIERE GUERRE AUX ANNEES 40

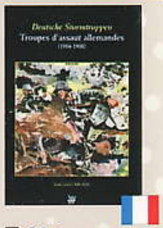
☐ 12 €
Port : 6,25 €*
Mémoires d'objets, Histoires d'Hommes 1914-1918,
par F. Bertin.
96 p. et 100 photos couleur.
Réf. 36047.



☐ 22 €
Port : 5 €*
1918 – Les chars de la victoire,
par Y. Buffetaut
142 pages et 150 photos N&B.
Réf. 83935.

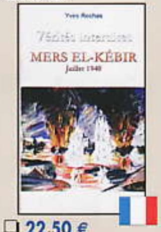
Nouveau

☐ 26 €
Port : 6,25 €*
Les Chars français au combat 1917-1918,
par B. Jurkiewicz.
112 pages ill. de photos N&B + DVD.
Réf. 21499.

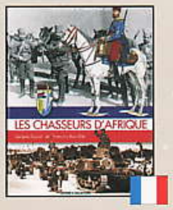


☐ 34 €
Port : 6,25 €*
Deutsche Sturmtruppen, Troupes d'assaut allemandes 1914-18,
par J.L. Larcade.
140 pages et 210 photos N&B et couleur. Réf. 83596.

☐ 35 €
Port : 6,25 €*
La Défaite Française, un désastre évitable (1),
par J. Belle.
Analyse historique de 335 pages.
Réf. 86124.



☐ 22,50 €
Port : 6,25€*
Vérités interdites : Mers-El-Kébir Juillet 1940,
par Y. Rochas.
Historique de 378 pages.
Réf. 27033.



☐ ~~36,59€~~ 18,25 €
Port : 7,50 €*
Les Chasseurs d'Afrique,
par J. Sicard & F. Vauvillier.
182 pages ill. de photos N&B et planches couleur.
Réf. HIS0077.

Nouveau

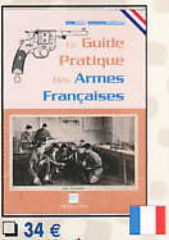
☐ 28 €
Port : 6,25€*
La ligne maginot aquatique,
par P. Marque.
Historique de 272 pages ill. de photos et plans N&B.
Réf. 85092.

FORTIFICATIONS ET EQUIPEMENT

☐ 26 €
Port : 6,25 €*
Une victoire dans la défaite, la destruction du Chaberton,
par M. Schiavon.
Historique de 265 pages ill. de photos N&B.
Réf. 86672.

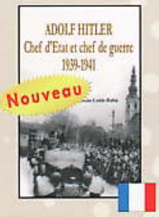
☐ 36 €
Port : 6,25 €*
Ligne Maginot, Histoire et combats,
par J.M. Truchet & H. Gnach.
Historique de 204 pages ill. de photos N&B et couleur.
Réf. 26159.

☐ 25 €
Port : 6,25 €*
Histoire de l'artillerie lourde sur voie ferrée allemande des origines à 1945,
par G. François.
96 pages et 300 ph. N&B.
Réf. 23020.



☐ 34 €
Port : 6,25 €*
Le guide pratique des armes françaises,
par J. Huon & J.C. Schlinger.
205 pages ill. de plans et photos N&B.
Réf. 11043.

☐ 40 €
Port : 7,50 €*
Les victoires de l'aviation française 5-24 Juin 1940,
par A. Gillet.
152 page set 200 photos et cartes N&B.
Réf. 34544.



Nouveau

☐ 40 €
Port : 7,50 €*
Adolf Hitler, Chef d'Etat et chef de guerre 1939-41,
par J. Charita et J.L. Roba.
256 pages et 300 photos N&B.
Réf. 35156.

Sur place, bénéficiez de toutes les promotions temporaires sur la gamme des livres **Histoire & Collections.**

L'ensemble de cette page constitue un **BON DE COMMANDE**. Vous pouvez, soit la découper, soit la photocopier, et nous la renvoyer dûment remplie avec votre règlement. *Si vous passez à Paris, n'hésitez pas à venir nous rendre visite. Tous les ouvrages présentés ici sont (sauf rupture momentanée de stock), disponibles dans nos rayons, en compagnie de milliers d'autres.*

Attention : toutes les offres figurant sur ce document sont limitées à une durée de 2 mois, tant en ce qui concerne la disponibilité des ouvrages que leur prix, en raison des fluctuations des taux de change.

A&C

Merci de cocher les ouvrages choisis et de nous renvoyer l'ensemble de cette page (original ou photocopie), dûment remplie avec votre règlement à
A&C, 19, avenue de la République, 75011 Paris

GBM 80

Nom & Prénom
Adresse
Code postal
Ville
Pays
Adresse e-mail**
MONTANT TOTAL* : .... €
RÉGLEMENT PAR : ☐ Mandat ☐ Chèque
☐ CB
INDIQUEZ LES TROIS DERNIERS CHIFFRES QUI FIGURENT DANS LE CADRE SIGNATURE AU DOS DE VOTRE CARTE :
Date d'expiration : / Signature :

* ***Frais de port groupés :*** 13,75 € tout compris pour 3 ouvrages et plus
Ajouter 5 € par commande pour : Europe - DOM-TOM / Reste du monde nous conta
**En indiquant votre adresse, vous autorisez A&C à vous envoyer ses publicités.